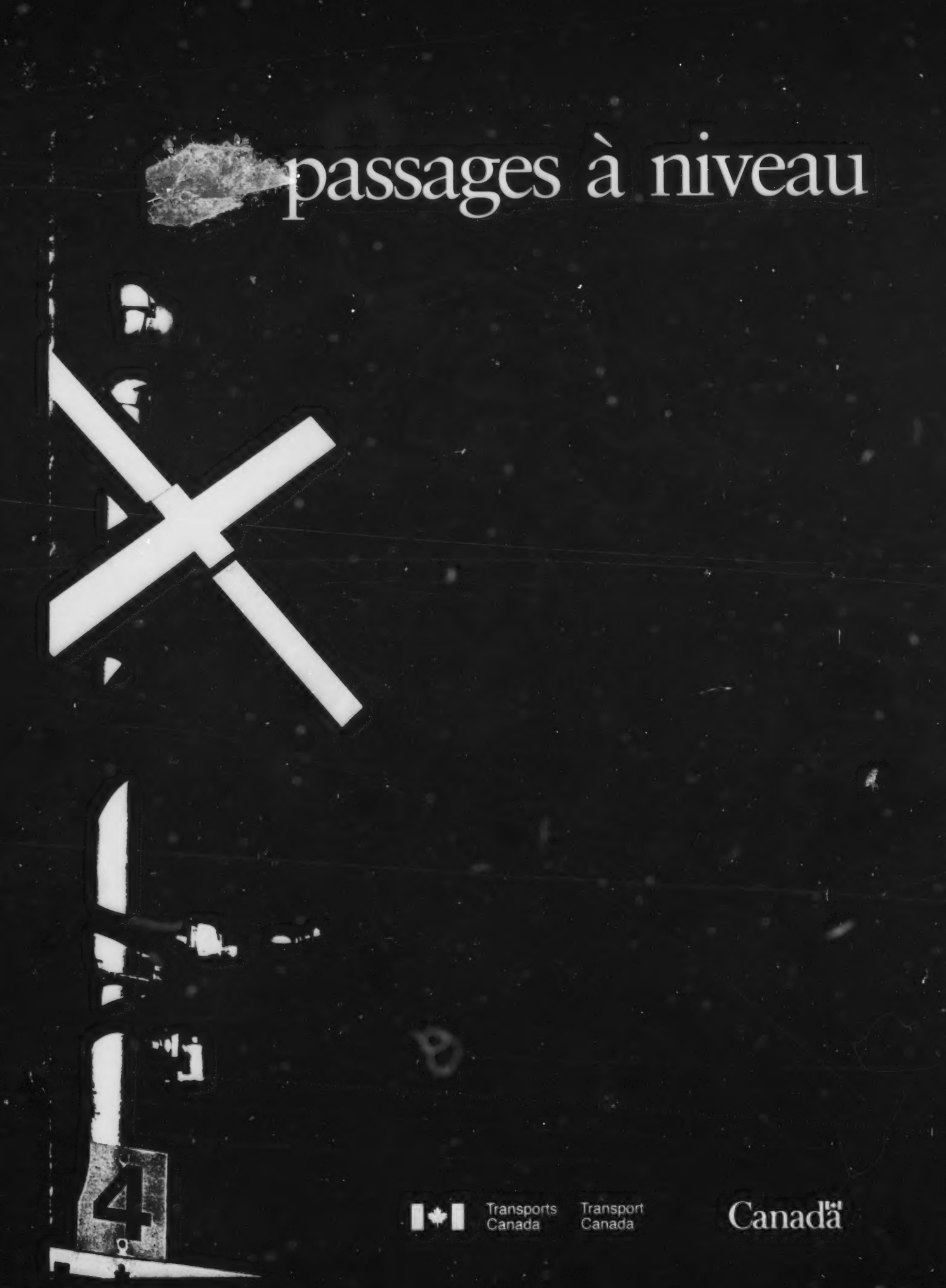
passages à niveau



Transports Canada Transport Canada

Canada

102-02628/

TP 13792F

INFRACTIONS AUX PASSAGES À NIVEAU ET COTES DE SÉCURITÉ DES TRANSPORTEURS ROUTIERS

Préparé pour le
Centre de développement des transports
Transports Canada

par
L-P Tardif & Associates Inc.

Mai 2001

AVIS

Les opinions et les vues exprimées dans ce rapport sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement celles du Centre de développement des transports.

Le Centre de développement des transports n'a pas l'habitude de citer des noms de produits ou de fabricants. S'il le fait ici, c'est simplement pour la bonne compréhension du texte.

COPARRAINS
Direction 2006 – Programme de recherche sur les passages à niveau

Transports Canada

Association des chemins de fer du Canada

Canadien National

Canadien Pacifique

VIA Rail Canada Inc.

Alberta Transportation

Ministère des Transports du Québec

Also available in English under the title *«Grade Crossing Contraventions and Motor Carrier Safety Assessment»*, TP 13792E.

Transports Canada / Transport Canada

FORMULE DE DONNÉES POUR PUBLICATION

1. N° de la publication de Transports Canada	2. N° de l'étude	3. N° de catalogue du destinataire
TP 13792F	9959	

4. Titre et sous-titre	5. Date de la publication
Infractions aux passages à niveau et cotes de sécurité des transporteurs routiers	Mai 2001
	6. N° de document de l'organisme exécutant

7. Auteur(s)	8. N° de dossier - Transports Canada
Louis-Paul Tardif	ZCD2450-D-718-1

9. Nom et adresse de l'organisme exécutant	10. N° de dossier – TPSGC
L-P Tardif & Associates Inc. 17 Saginaw Crescent Nepean (Ontario) Canada K2E 6Y7	MTB-0-00961
	11. N° de contrat – TPSGC ou Transports Canada
	T8200-000521/001/MTB

12. Nom et adresse de l'organisme parrain	13. Genre de publication et période visée
Centre de développement des transports (CDT) 800, boul. René-Lévesque Ouest Bureau 600 Montréal (Québec) H3B 1X9	Final
	14. Agent de projet
	Sesto Vespa

15. Remarques additionnelles (programmes de financement, titres de publications connexes, etc.)

Coparrainé par les partenaires financiers du Programme de recherche sur les passages à niveau de Direction 2006 : Association des chemins de fer du Canada, Canadien National, Canadien Pacifique, VIA Rail Canada Inc., Alberta Transportation et le ministère des Transports du Québec

16. Résumé

Ce projet fait partie d'un vaste programme de R&D mis sur pied par Transports Canada dans le cadre de Direction 2006. Cette initiative fédérale, lancée par Transports Canada en 1996, vise à réduire de moitié les accidents qui surviennent aux passages à niveau et les cas d'intrusion sur les propriétés ferroviaires d'ici 2006.

Ce rapport porte sur les infractions et les accidents aux passages à niveau publics mettant en cause des véhicules commerciaux tels que définis par le Code canadien de sécurité (véhicules de plus de 4 500 kg). Il propose un résumé des données statistiques sur les accidents impliquant des véhicules commerciaux aux passages à niveau, ainsi qu'un inventaire des infractions aux passages à niveau prévues par les lois, règlements et codes de la route provinciaux.

Il discute des méthodes utilisées par les provinces et les territoires pour évaluer le rendement des transporteurs routiers sur le plan de la sécurité, et énumère les infractions prises en compte dans les profils des conducteurs et des transporteurs. Il examine en outre la situation aux États-Unis et mesure le degré de sensibilisation des organismes de réglementation et des transporteurs routiers à l'égard des infractions et des accidents aux passages à niveau.

S'appuyant sur les résultats de l'étude, les chercheurs formulent des recommandations pour améliorer la sécurité aux passages à niveau et pour rendre plus uniforme le traitement des infractions aux passages à niveau.

17. Mots clés	18. Diffusion
Passage à niveau, poids lourds, sécurité ferroviaire, infractions, code de la route, législation ferroviaire	Le Centre de développement des transports dispose d'un nombre limité d'exemplaires.

19. Classification de sécurité (de cette publication)	20. Classification de sécurité (de cette page)	21. Déclassification (date)	22. Nombre de pages	23. Prix
Non classifiée	Non classifiée	—	xvi, 43, ann.	Port et manutention

Transport Canada / Transports Canada

PUBLICATION DATA FORM

1. Transport Canada Publication No.	2. Project No.	3. Recipient's Catalogue No.
TP 13792F	9959	

4. Title and Subtitle	5. Publication Date
Infractions aux passages à niveau et cotes de sécurité des transporteurs routiers	May 2001
	6. Performing Organization Document No.
7. Author(s)	8. Transport Canada File No.
Louis-Paul Tardif	ZCD2450-D-718-1
9. Performing Organization Name and Address	10. PWGSC File No.
L-P Tardif & Associates Inc. 17 Saginaw Crescent Nepean, Ontario Canada K2E 6Y7	MTB-0-00961
	11. PWGSC or Transport Canada Contract No.
	T8200-000521/001/MTB
12. Sponsoring Agency Name and Address	13. Type of Publication and Period Covered
Transportation Development Centre (TDC) 800 René Lévesque Blvd. West Suite 600 Montreal, Quebec H3B 1X9	Final
	14. Project Officer
	Sesto Vespa

15. Supplementary Notes (Funding programs, titles of related publications, etc.)

Co-sponsored by the funding partners of the Direction 2006 Highway-Railway Grade Crossing Research Program: Railway Association of Canada, Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, VIA Rail Canada Inc., Alberta Transportation, and the ministère des Transports du Québec

16. Abstract

This project is part of a larger R&D initiative launched by Transport Canada under Direction 2006. Under this federal initiative, launched in 1996, Transport Canada has an objective of reducing grade crossing occurrences and trespassing occurrences by 50 percent by 2006.

This report investigates infractions and occurrences at public grade crossings involving commercial vehicles as defined by the National Safety Code (i.e., vehicles over 4,500 kg). It provides a summary of existing statistical evidence on occurrences at grade crossings involving commercial vehicles and a description of the grade crossing infractions included under provincial highway traffic acts and regulations.

The report describes the procedures used by the provinces and territories to assess the safety performances of motor carriers and provides a description of the infractions included under the motor carrier and driver profiles. It also investigates the situation in the United States and identifies the level of awareness on the part of regulators and motor carriers regarding the issue of grade crossing contraventions and occurrences.

Based on the findings of the research, the report makes recommendations to enhance safety at grade crossings and national uniformity of treatment of the contraventions taking place at grade crossings.

17. Key Words	18. Distribution Statement
Highway-railway grade crossing, heavy vehicles, railway safety, infractions, traffic regulations, railway legislation	Limited number of copies available from the Transportation Development Centre

19. Security Classification (of this publication)	20. Security Classification (of this page)	21. Declassification (date)	22. No. of Pages	23. Price
Unclassified	Unclassified	—	xvi, 43, apps	Shipping/ Handling

REMERCIEMENTS

Les auteurs désirent remercier pour leur aide et leurs conseils les membres du Comité de direction technique sous la gouverne duquel la présente étude a été menée et qui était composé de Sesto Vespa, du Centre de développement des transports (président), Daniel Lafontaine, de la Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada, Bill McCauley, de la Direction générale de la sécurité routière de Transports Canada, Michele Leblanc, de la Direction générale de la sécurité routière de Transports Canada et Ling Suen, consultante pour le Centre de développement des transports.

Ils désirent remercier également Milt Schmidt de la U.S. Federal Motor Carrier Safety Administration, Steve Laskowski de l'Alliance canadienne du camionnage, Bruce Richards de l'Association canadienne du camionnage d'entreprise et Roger Cameron de l'Association des chemins de fer du Canada, qui ont bien voulu revoir le rapport provisoire de l'étude.

Enfin, ils désirent remercier spécialement les représentants des gouvernements provinciaux, et en particulier ceux du ministère des Transports de l'Ontario, qui ont fourni des données sur les infractions aux passages à niveau, ainsi que les représentants de Bourassa Transport, Economy Carriers, Markel Insurance Company of Canada, Ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick (coordonnateur du transport scolaire), Orléans Express, Robert Transport et Thomson Terminals pour l'information fournie.

Cette étude fait partie du Programme de recherche sur les passages à niveau parrainé par Transports Canada, les grandes sociétés ferroviaires canadiennes et plusieurs provinces. Ce programme constitue un des volets de Direction 2006, un projet coopératif dont le but est de diminuer de moitié le nombre des accidents aux passages à niveau d'ici 2006.

SOMMAIRE

La présente étude fait partie des projets de R-D du programme Direction 2006 apppuyés par la Direction générale de la sécurité ferroviaire et le Centre de développement des transports (CDT). Elle avait pour objet d'examiner l'incidence sur la sécurité aux passages à niveau des profils des conducteurs de véhicules commerciaux et des transporteurs routiers. Elle a été menée dans une perspective différente de l'approche traditionnelle à la sécurité aux passages à niveau, qui s'intéresse principalement à la conception des dispositifs de signalisation et d'avertissement, à la sensibilisation des parties intéressées et à la répression des infractions. On pourrait peut-être qualifier l'approche adoptée d'«hybride», car elle se situe à mi-chemin entre la sensibilisation des intéressés et la répression des infractions.

Cette étude consistait à examiner les infractions et les accidents aux passages à niveau publics mettant en cause des véhicules commerciaux tels que définis par le Code canadien de sécurité (CCS) (véhicules de plus de 4 500 kg). Cette catégorie de véhicules comprend notamment les camions comme ceux qui sont utilisés pour la livraison de courrier et de biens de consommation, les tracteurs semi-remorques et les autobus pouvant transporter 10 personnes ou plus (chauffeur compris). Sont considérés comme conducteurs de véhicules commerciaux les conducteurs qui détiennent un permis de classes 1, 2, 3, 4 et 5 telles que définies par le CCS. Il convient de noter que toutes les provinces n'ont pas exactement la même définition des classes de permis.

L'étude poursuivait les objectifs suivants :

- Compiler les données statistiques sur les accidents mettant en cause des véhicules commerciaux aux passages à niveau
- Répertorier les infractions aux passages à niveau prévues par les lois, règlements et codes de la route provinciaux
- Déterminer les infractions prises en compte dans les profils des conducteurs et des transporteurs
- Examiner le traitement réservé à ces infractions aux États-Unis
- Déterminer le degré de sensibilisation des organismes de réglementation et des transporteurs à cette question
- Recommander des stratégies pour améliorer la sécurité et pour rendre plus uniforme, à l'échelle nationale, le traitement des infractions aux passages à niveau.

Il semble qu'aucune recherche n'a encore été faite sur les liens entre les accidents aux passages à niveau et les cotes de sécurité des transporteurs, pas plus que sur l'importance accordée à ces infractions lors de l'évaluation du rendement des transporteurs sur le plan de la sécurité.

La compilation des données statistiques faite dans le cadre de cette étude a permis d'établir ce qui suit :

- En 2000, les véhicules commerciaux ont été impliqués dans 12,6 p. 100 des accidents aux passages à niveau publics survenus au Canada, pour un total de 33 en nombre absolu. Il s'agit d'une augmentation par rapport à 1999, où ce chiffre s'établissait à 25, soit 8,8 p. 100.
- Ce nombre n'est pas très élevé si on tient compte du pourcentage des véhicules commerciaux impliqués dans tous les accidents de la route (moins de 1 p. 100).
- De ce point de vue, le nombre de décès et de blessures graves imputables aux accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux est également faible (3 en 2000 et 1 en 1999).
- En Ontario, les infractions aux passages à niveau représentent un faible pourcentage (0,02 p. 100) du nombre total d'infractions au code de la route. Ce pourcentage est probablement similaire dans les autres provinces, mais les données ne sont pas disponibles pour le moment.
- En 2000, le nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux a augmenté, après avoir connu une baisse au cours des trois années précédentes.
- Les données actuellement recueillies par le Bureau de la sécurité des transports (BST) ne permettent pas d'analyser les accidents aux passages à niveau sous l'angle des caractéristiques des transporteurs et des conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans ces accidents.

Il existe, tant au palier fédéral qu'à celui des provinces/territoires, des procédures permettant de distinguer les infractions aux passages à niveau des autres types d'infractions. Avec la mise en œuvre de la norme 14 du Code canadien de sécurité et les modifications à la *Loi sur les transports routiers*, les autorités disposeront bientôt d'un mécanisme pour le traitement de ces infractions.

Les facteurs d'attribution des cotes de sécurité aux transporteurs routiers comprennent les infractions des transporteurs touchant les accidents à signaler, les déclarations de culpabilité, les inspections faites selon les critères de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA) et les vérifications des installations. Des procédures ont été mises au point pour établir des limites de conformité pour différentes catégories de transporteurs, définies en fonction de la taille du parc.

Les accidents à signaler survenus aux passages à niveau sont expressément pris en compte dans les cotes de sécurité des transporteurs. Il convient de noter toutefois que les «accidents à signaler» peuvent varier d'une province à l'autre, de même que le nombre de points d'inaptitude qu'ils entraînent.

Le tableau de la page suivante présente une liste d'infractions aux passages à niveau à l'égard desquelles il y a eu émission d'une contravention ou déclaration de culpabilité et, en regard, le nombre de points d'inaptitude attribués au conducteur et au transporteur. Les provinces représentées sont celles où on trouve des passages à niveau et où un système de cotes de sécurité pour les transporteurs est déjà en place.

Points d'inaptitude attribués aux transporteurs pour des déclarations de culpabilité à la suite d'infractions aux passages à niveau

Points d'inaptitude par province (s)

Infractions	N.-B.	QC	ON	Prairies*
Ne pas arrêter à un passage à niveau malgré les indications ou le danger	3			3
Franchir ou contourner une barrière de passage à niveau ou passer sous celle-ci	3		3	
Ne pas respecter un signal d'arrêt à un passage à niveau	3			
Ne pas arrêter à un passage à niveau		3		
Pour un conducteur de véhicule transportant des explosifs, des matières inflammables ou des passagers payants, ne pas arrêter à un passage à niveau	3			
Changer de vitesse en traversant une voie ferrée à un passage à niveau	3			
Pour un chauffeur d'autobus, changer de vitesse en traversant une voie ferrée à un passage à niveau			5	
Pour un chauffeur d'autobus, traverser une voie ferrée à un passage à niveau à une vitesse devant être changée en cours d'action			5	
Franchir une voie ferrée de façon inappropriée à un passage à niveau	3			
Pour un chauffeur d'autobus, ne pas regarder des deux côtés avant de franchir un passage à niveau			5	
Pour un chauffeur d'autobus, ne pas arrêter à un passage à niveau			5	
Pour un chauffeur d'autobus, ne pas ouvrir la porte à un passage à niveau			5	
Pour un conducteur de véhicule commercial, arrêter à moins de 5 mètres d'une voie ferrée à un passage à niveau		3	3	
Engager un véhicule sur des voies ferrées à un passage à niveau sans qu'il y ait suffisamment de place pour ce véhicule		3		
Faire un demi-tour sur des voies ferrées, ou à proximité de celles-ci, à un passage à niveau			2	
Pour un chauffeur d'autobus, arrêter à un endroit inapproprié à un passage à niveau			5	
S'arrêter au mauvais endroit lorsque l'arrêt est indiqué par une signalisation mobile à un passage à niveau			2	3

*Les provinces des Prairies ont accepté d'utiliser le tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité du CCATM.

Une revue des infractions/déclarations de culpabilité par province a révélé ce qui suit :

- Les infractions aux passages à niveau sont au nombre des infractions qui sont prises en compte dans les systèmes de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers de toutes les provinces.
- La définition des infractions aux passages à niveau varie beaucoup d'une province à l'autre.
- Le nombre de points d'inaptitude reliés aux infractions aux passages à niveau varie d'une province à l'autre, mais il est généralement élevé, ce qui reflète la gravité de ces infractions.
- On peut supposer qu'au moment où ont été établis les systèmes de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers, les infractions aux passages à niveau avaient une importance relative.

L'examen du traitement réservé aux infractions aux passages à niveau a permis de dégager deux constatations quant au manque d'uniformité :

- Définition des infractions qui sont prises en compte : Il y a une divergence importante entre les provinces pour ce qui est des infractions aux passages à niveau qui sont prises en compte par les cotes de sécurité des transporteurs.
- Traitement réservé aux infractions : La sévérité du traitement réservé aux infractions aux passages à niveau varie d'une province à l'autre. Même si la désignation de l'infraction varie entre juridictions, la même infraction devrait recevoir le même nombre de points d'inaptitude dans toutes les juridictions.

La question a été posée à savoir s'il est opportun de considérer les accidents aux passages à niveau à part des autres accidents mettant en cause des véhicules commerciaux. Les tenants de cette approche peuvent invoquer à l'appui la chaîne de réactions qu'un tel accident peut provoquer, ou le risque de nombreuses pertes de vies lorsque le véhicule en cause transporte des passagers payants ou des marchandises dangereuses. Par ailleurs, il est très peu probable que l'attribution de cotes de sécurité en soi empêche que se produisent de telles tragédies.

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) reconnaît depuis longtemps la nécessité d'uniformiser le traitement réservé aux infractions. C'est pourquoi il a établi en 1997 un tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité. Ce tableau est présentement utilisé dans les provinces des Prairies. Toutes les juridictions provinciales/territoriales l'ont également utilisé dans une certaine mesure pour établir leurs systèmes d'évaluation de l'aptitude en matière de sécurité des transporteurs routiers. Le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et le Québec ont pour leur part choisi de ne pas l'adopter.

Le tableau d'équivalences du CCATM contient seulement deux infractions touchant les passages à niveau. Dans les deux cas, il est recommandé d'attribuer trois points d'inaptitude, soit le nombre maximal de points lorsqu'une infraction ne relève pas du code criminel.

Les chercheurs ont également examiné la question de la consignation des infractions dans le dossier des conducteurs. Au Canada, le permis de conduire est uniforme depuis de nombreuses années. Le problème des permis de conduire multiples pour les conducteurs de véhicules commerciaux ne se pose donc pas. Aussi, toutes les provinces et tous les territoires ont adopté un système d'attribution de points d'inaptitude en cas d'infraction, lesquels points sont consignés dans les profils des conducteurs.

Les infractions aux passages à niveau sont traitées de la même façon que toutes les autres infractions au code de la route. Elles sont consignées dans le profil du conducteur, et des points d'inaptitude lui sont attribués, de même qu'au transporteur à l'emploi duquel il se trouvait au moment où il a commis l'infraction.

L'accumulation de points d'inaptitude peut mener à des sanctions comme la suspension du permis de conduire. Pour un conducteur de véhicule commercial, une infraction à un passage à niveau n'entraîne pas nécessairement la perte du permis de conduire, à moins qu'il ait déjà accumulé plusieurs points d'inaptitude. Cette nuance est importante, car la décision du tribunal quant à la déclaration de culpabilité est parfois rendue longtemps après que l'infraction a été commise.

Les profils des conducteurs et ceux des transporteurs sont implicitement liés : les transporteurs ont avantage à vérifier les profils de leurs conducteurs. Bien qu'il soit possible de rendre ce lien plus explicite, il n'est pas très utile de le faire pour l'instant.

Aux États-Unis, la responsabilité des infractions commises aux passages à niveau incombe au conducteur. Ces infractions ne sont pas prises en compte dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs par le Department of Transportation (U.S. DOT), la raison invoquée étant la difficulté que présente le transfert des données entre les États, municipalités et sociétés ferroviaires et le palier fédéral.

En somme, peu d'attention a été accordée aux infractions et accidents aux passages à niveau lors des débats pancanadiens tenus en marge de la mise en place de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers. Et le nombre peu élévé d'accidents aux passages à niveau publics mettant en cause des véhicules commerciaux fait plutôt pencher en faveur du statu quo, d'autant plus que ce nombre est à la baisse depuis quelques années.

Cette étude a permis de formuler les recommandations suivantes, qui s'adressent à toutes les parties intéressées par la sécurité aux passages à niveau :

- Définir avec précision les caractéristiques des conducteurs de véhicules commerciaux et des transporteurs qui enfreignent les règles de sécurité ou se trouvent en cause dans des accidents aux passages à niveau afin d'être en mesure de cibler ces groupes
- Décrire clairement les infractions aux passages à niveau à prendre à compte dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers
- Uniformiser le traitement réservé à ces infractions, à savoir le nombre de points d'inaptitude à leur attribuer

- Décrire clairement les infractions commises par les conducteurs de véhicules commerciaux aux passages à niveau
- Assurer une distribution plus large du matériel d'information et de sensibilisation produit dans le cadre du programme Opération Gareautrain afin d'atteindre le plus grand nombre possible de transporteurs routiers. Les napperons en papier dans les relais routiers, par exemple, permettent d'atteindre un grand nombre de camionneurs.

L'étude a aussi confirmé que tous prennent au sérieux le risque d'accidents aux passages à niveau et sont disposés à réunir leurs efforts pour rehausser la sécurité du transport routier en général.

TABLE DES MATIÈRES

	Page
1. INTRODUCTION	1
2. PORTÉE ET OBJECTIFS	3
3. RECHERCHE DOCUMENTAIRE	4
4. DONNÉES STATISTIQUES	6
5. LOIS ET RÈGLEMENTS RÉGISSANT LE TRANSPORT ROUTIER	11
5.1 Lois et règlements du Canada et cotes de sécurité des transporteurs routiers	11
5.2 Loi sur les contraventions du Canada	12
5.3 Lois et règlements des provinces et des territoires	12
5.4 Code canadien de sécurité	15
6. PROFILS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS ET DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES COMMERCIAUX	17
6.1 Cotes de sécurité des transporteurs routiers - Description	17
6.2 Infractions aux passages à niveau et traitement qui leur est réservé	22
6.3 Uniformisation du traitement des infractions et accidents	25
6.4 Tableau d'équivalences des infractions du CCATM	26
6.5 Profils des conducteurs de véhicules commerciaux	27
7. POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU	29
8. TABLEAU DE LA SITUATION AUX ÉTATS-UNIS	33
8.1 Évaluation du rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité	33
8.2 Infractions aux passages à niveau	35
8.3 Résumé	36
9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	38
BIBLIOGRAPHIE	42

ANNEXES

A Codes de la route et règlements provinciaux, et parties pertinentes de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*

B Formules de calculs des limites aux fins de l'évaluation du rendement des transporteurs en matière de sécurité – L'exemple de l'Ontario et de son système d'immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU)

LISTE DES TABLEAUX

	Page
Tableau 1 – Nombre d'accidents aux passages à niveau des voies ferrées de compétence fédérale – 1990 à 2000	6
Tableau 2 – Nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux	7
Tableau 3 – Ventilation par région des accidents aux passages à niveau publics au Canada – 1993 à 1998	9
Tableau 4 – Contraventions pour infractions aux passages à niveau – Ontario (mai 1999 à mai 2000)	9
Tableau 5 – Points d'inaptitude pour les accidents – Ontario	20
Tableau 6 – Points d'inaptitude pour les accidents – Québec	20
Tableau 7 – Points d'inaptitude pour les accidents – Manitoba	20
Tableau 8 – Points d'inaptitude attribués aux transporteurs pour des déclarations de culpabilité à la suite d'infractions aux passages à niveau	23
Tableau 9 – Points d'inaptitude attribués aux conducteurs de véhicules commerciaux pour des déclarations de culpabilité à la suite d'infractions aux passages à niveau – Québec	28

GLOSSAIRE

BST :	Bureau de la sécurité des transports
CCATM :	Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé
CCS :	Code canadien de sécurité
CDT :	Centre de développement des transports
CVSA :	Commercial Vehicle Safety Alliance
FHWA :	Federal Highway Administration
FMCSA :	Federal Motor Carrier Safety Administration
FRA :	Federal Railway Administration
LTR :	Loi sur les transports routiers
PIC :	Partners in Compliance
U.S. DOT :	United States Department of Transportation

1. INTRODUCTION

Le réseau canadien de chemins de fer compte au total 22 898 passages à niveau publics. En 2000, 262 collisions entre des trains et des véhicules routiers se sont produites à ces passages, entraînant la mort de 32 personnes. Des véhicules commerciaux étaient en cause dans 33 de ces 262 accidents, et ces 33 accidents ont causé deux décès et neuf cas de blessures graves. Afin de réduire le nombre de ces tragédies, Transports Canada a lancé en 1996 un projet coopératif nommé Direction 2006, dont le but est de réduire de moitié les intrusions sur les voies ferrées et les accidents aux passages à niveau d'ici 2006. La Direction générale de la sécurité ferroviaire de Transports Canada a chargé le Centre de développement des transports (CDT) de mettre sur pied et de gérer un programme de recherche et développement pour appuyer les objectifs de Direction 2006.

La présente étude fait partie des projets de R-D apppuyés par la Direction générale de la sécurité ferroviaire et le CDT. Elle avait pour objet d'examiner l'incidence sur la sécurité aux passages à niveau des profils des conducteurs de véhicules commerciaux et des transporteurs routiers. Elle a été menée dans une perspective différente de l'approche traditionnelle à la sécurité aux passages à niveau, qui s'intéresse principalement à la conception des dispositifs de signalisation et d'avertissement, à la sensibilisation des parties intéressées et à la répression des infractions. On pourrait peut-être qualifier l'approche adoptée d'«hybride», car elle se situe à mi-chemin entre la sensibilisation des intéressés et la répression des infractions.

Il est depuis longtemps reconnu qu'une collision entre un train et un véhicule lourd peut avoir des conséquences beaucoup plus graves qu'une collision entre un train et une voiture de tourisme. Un des exemples les plus patents est celle qui est survenue entre un train de banlieue et un autobus scolaire le 25 octobre 1995 à Fox River Grove, en Illinois, et qui a coûté la vie à sept écoliers. Ces collisions peuvent entraîner de nombreuses pertes de vie, des dommages étendus à l'environnement et des difficultés d'ordre logistique importantes, en particulier si le véhicule routier ou le train transporte des passagers ou des marchandises dangereuses.

Avec l'instauration des nouvelles règles proposées tant au palier fédéral qu'à celui des provinces et territoires, les transporteurs routiers feront l'objet d'évaluations en vue de la délivrance par les provinces de certificats d'aptitude en matière de sécurité. Ce système de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers tiendra compte des manquements aux règles de sécurité et des infractions commises par les transporteurs et les conducteurs de véhicules commerciaux. Les infractions aux passages à niveau sont depuis longtemps prévues dans les codes de la route des provinces et seront expressément prises en compte dans l'évaluation du rendement des transporteurs sur le plan de la sécurité.

Ce rapport examine le traitement réservé aux infractions et accidents aux passages à niveau dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers. Il compare la situation à cet égard entre les différentes régions du Canada et examine le traitement réservé à ces infractions aux États-Unis.

Il examine aussi de quelle façon les transporteurs et les compagnies d'assurances traitent ces infractions et par quels moyens ils tentent de les empêcher. Il présente enfin des recommandations concernant la prise en compte de ces infractions dans l'attribution des cotes de sécurité aux transporteurs comme moyen d'améliorer la sécurité aux passages à niveau.

2. PORTÉE ET OBJECTIFS

Cette étude consistait à examiner les infractions et les accidents aux passages à niveau publics mettant en cause des véhicules commerciaux tels que définis par le Code canadien de sécurité (CCS) (véhicules de plus de 4 500 kg). Cette catégorie de véhicules comprend notamment les camions comme ceux qui sont utilisés pour la livraison de courrier et de biens de consommation, les tracteurs semi-remorques et les autobus pouvant transporter 10 personnes ou plus (chauffeur compris). Sont considérés comme conducteurs de véhicules commerciaux les conducteurs qui détiennent un permis de classes 1, 2, 3, 4 et 5 telles que définies par le CCS. Il convient de noter que toutes les provinces n'ont pas exactement la même définition des classes de permis.

L'étude poursuivait les objectifs suivants :

- Compiler les données statistiques sur les accidents mettant en cause des véhicules commerciaux aux passages à niveau
- Répertorier les infractions aux passages à niveau prévues par les lois, règlements et codes de la route provinciaux
- Déterminer les infractions prises en compte dans les profils des conducteurs et des transporteurs
- Examiner le traitement réservé à ces infractions aux États-Unis
- Déterminer le degré de sensibilisation des organismes de réglementation et des transporteurs à cette question
- Recommander des stratégies pour améliorer la sécurité et pour rendre plus uniforme, à l'échelle nationale, le traitement des infractions aux passages à niveau.

On constatera à la consultation des textes législatifs et réglementaires des différentes juridictions que différents termes sont employés pour désigner un accident à un passage à niveau lors duquel un véhicule subit des dommages ou des personnes sont blessées ou tuées, notamment «événement», «accident», «collision». Dans les textes provenant des États-Unis, ces accidents sont désignés par le terme «*crash*». Au Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST), ils entrent sous le vocable «événement».

Il en est de même pour ce qui est des infractions. La *Loi sur les contraventions* du Canada définit comme «contraventions» les infractions aux textes législatifs fédéraux. Dans les textes législatifs et réglementaires sur la sécurité routière des provinces, on trouve plutôt les termes «violation» et «infraction».

Enfin, l'étude repose sur une recherche documentaire et des entrevues téléphoniques avec des représentants des gouvernements et de l'industrie du transport routier.

3. RECHERCHE DOCUMENTAIRE

La majeure partie des études consacrées à la sécurité aux passages à niveau concerne les dispositifs de signalisation/avertissement et, plus récemment, l'application de systèmes de transports intelligents (STI).[1] Aux États-Unis, la recherche dans ce domaine a souvent été motivée par des accidents de proportions catastrophiques, mettant en cause des autobus d'écoliers ou des trains à grande vitesse dans des régions à forte densité de population.

Au Canada, la recherche en vue de rehausser la sécurité aux passages à niveau a porté essentiellement sur l'aspect technologique (croix d'avertissement et application de la technologie STI) et sur les moyens de répression des infractions (arrêt obligatoire à un passage à niveau pour un véhicule lourd qui transporte des marchandises dangereuses).

Aux États-Unis, deux initiatives ont eu un impact considérable sur l'avancement de la recherche dans ce domaine. Il y a eu d'abord le lancement en 1994 par le Department of Transportation (U S. DOT) d'un plan d'action visant à réduire de moitié le nombre d'accidents et de victimes aux passages à niveau sur une période de 10 ans. Ce plan comportait six volets qui, outre la recherche, avaient pour objets de renforcer la répression des infractions et de sensibiliser le public aux dangers des passages à niveau.

Il y a eu ensuite, en réaction à l'accident survenu à Fox River Grove en 1995, où une collision entre un train et un autobus scolaire a coûté la vie à sept écoliers, la mise sur pied par le Secrétaire aux transports d'un groupe de travail chargé d'étudier des aspects de la sécurité aux passages à niveau non inclus dans le plan d'action de 1994.

Dans son rapport intitulé «*Accidents That Shouldn't Happen*»,[2] le groupe de travail identifiait cinq aspects des passages à niveau qui demandaient un examen plus approfondi : signaux reliés, espaces d'attente devant les barrières, passages où le niveau de risque est élevé, trains légers sur rail et exploitation de véhicules spéciaux. Ce dernier est probablement celui qui se rapporte le plus étroitement aux véhicules commerciaux, et en particulier aux véhicules lourds.

Le rapport établissait que la responsabilité de la sécurité aux passages à niveau publics incombe aux gouvernements, aux administrations locales, aux sociétés ferroviaires et aux entreprises de transport. Certaines recommandations visaient les permis de conduire, mais plutôt du point de vue des conditions de délivrance de permis.

Ni l'un ni l'autre de ces projets n'a pris en compte le comportement des conducteurs aux passages à niveau et n'a considéré en particulier le cas des transporteurs routiers.

Une étude mettant en rapport le comportement des conducteurs et les accidents aux passages à niveau a été menée aux États-Unis en 1998. Un sondage auprès de

---

[1] A. Polk Gribbon, *ITS Applications to Railroad Crossing Safety: A Summary of U.S. Activities*, Jet Propulsion Lab/Maden Tech Inc., 1998.

[2] U.S. Department of Transportation, *Accidents That Shouldn't Happen*, report of the Grade Crossing Task Force to Secretary Frederico Pena, 1996.

891 conducteurs choisis aléatoirement dans l'État du Michigan a révélé qu'entre 10 et 20 p. 100 des conducteurs sont susceptibles d'avoir un comportement à risque aux passages à niveau.[3]

Il est étonnant de constater que près de 14 p. 100 des sujets interrogés ont déclaré qu'ils contourneraient les barrières d'un passage à niveau même si un train était en vue et que le signal clignotait. Environ 10 p. 100 des sujets ont dit qu'ils trouvaient excitant de réussir à passer avant le train. Cette dernière catégorie de conducteurs, considérés comme «aimant courir des risques», compte une majorité de sujets mâles et ayant connu des situations frustrantes aux passages à niveau. Les auteurs recommandent de mener des campagnes de sensibilisation ciblant les conducteurs qui ont l'habitude de prendre des risques aux passages à niveau et prenant en compte les causes à l'origine des frustrations qu'ils peuvent avoir ressenties antérieurement.

Cette étude ne faisait pas la distinction entre les différentes classes de conducteurs. Pour être en mesure de mettre en place des programmes ciblés de prévention des accidents, il faudrait pouvoir identifier les groupes ayant un comportement à risque dans chacune des classes de conducteurs et en particulier chez les conducteurs de véhicules commerciaux.

D'autres études menées aussi aux États-Unis ont cherché à voir s'il y avait un lien entre la performance sur le plan financier des transporteurs routiers et le taux d'accidents chez leurs conducteurs.[4] Ces études ont révélé que les transporteurs chez qui on peut constater le taux le plus élevé d'accidents sont aussi ceux qui génèrent les bénéfices les plus faibles. Sous le régime proposé d'évaluation des transporteurs routiers, ces derniers recevraient la cote «Insatisfaisant» et se verraient imposer une peine. Aucune de ces études cependant ne distinguait les accidents aux passages à niveau de l'ensemble des accidents de la route.

Il n'est pas possible d'envisager des études équivalentes au Canada en raison de la difficulté que présente la collecte des données. Car à la différence des États-Unis, il n'y a pas au Canada un système uniforme de classification des comptes. Au Canada, les transporteurs doivent inscrire leurs dépenses selon les normes comptables reconnues, mais chacun a son propre système de codage des dépenses.

Il semble qu'aucune recherche n'a encore été faite sur les liens entre les accidents aux passages à niveau et les cotes de sécurité des transporteurs, pas plus que sur l'importance accordée à ces infractions lors de l'évaluation du rendement des transporteurs sur le plan de la sécurité. Une étude a été menée au Canada sur l'uniformisation des profils et des évaluations des transporteurs routiers, mais elle portait sur les systèmes d'évaluation et d'attribution de cotes de sécurité en général et ne considérait pas en particulier les infractions aux passages à niveau.[5]

---

[3] K. Witte and W. Donohue, "Preventing Vehicle Crashes with Trains at Grade Crossings: The Risk Seeker Challenge", *Accident Analysis and Prevention*, 32, pp.127-138, 2000.

[4] United States General Accounting Office, Freight Trucking, *Promising Approach for Predicting Carrier's Safety Risks*, 1991.

[5] F. Nix, National Safety Code Standard # 14 – *Description and Analysis of Procedures, Road Safety and Motor Vehicle Regulations*, Transport Canada, 2000.

4. DONNÉES STATISTIQUES

Le tableau 1 donne le nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux.

Tableau 1 – Nombre d'accidents aux passages à niveau des voies ferrées de compétence fédérale – 1990 à 2000

Année	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Total	386	407	386	379	390	380	366	307	273	282	262
Nombre de véhicules commerciaux en cause	54	53	35	55	47	65	53	49	33	49	46
Véhicules commerciaux en cause en % du total	13,9	13,0	9,0	14,5	12,0	17,1	14,4	15,9	12,0	17,3	17,5

Source : Transports Canada, Données, analyse et rapports sur les événements

Ces données montrent que les véhicules commerciaux sont en cause dans une proportion relativement élevée des accidents aux passages à niveau, soit dans plus de 10 p. 100 des cas pratiquement chaque année. Ce pourcentage est supérieur au pourcentage approximatif que représentent les véhicules commerciaux par rapport à l'ensemble des véhicules routiers, soit à peu près 5 p. 100 du nombre total de véhicules immatriculés.[6] Cependant, on ne peut conclure à une sur-représentation des véhicules commerciaux dans les accidents aux passages à niveau sans tenir compte des données sur l'exposition au risque.

L'étude ne tenait compte que des accidents survenus aux passages à niveau publics, automatisés ou non automatisés. Ces accidents se produisent sur les voies publiques et peuvent aisément être pris en compte dans l'attribution d'une cote de sécurité aux transporteurs. Les données concernant les accidents aux passages à niveau sur des chemins privés ou des fermes sont susceptibles d'être incomplètes; ceux-ci ne sont pas toujours déclarés, surtout s'ils n'ont causé que des dommages matériels.

Le tableau 2 présente une ventilation des données par type de véhicules et par type de passages à niveau. En faisant abstraction des accidents survenus aux passages à niveau privés ou situés sur des fermes, on peut compter pour 2000 un total de 33 accidents dans lesquels des véhicules commerciaux étaient en cause. Sur la période de cinq ans entre 1996 et 2000, la moyenne est de 28. Selon le Bureau de la sécurité des transports (BST), les collisions avec un train représentent 88 p. 100 des accidents aux passages à niveau mettant en cause des ensembles routiers, comparativement à 67 p. 100 pour les voitures

[6] Transports Canada, *Les transports au Canada : rapport annuel 1999*, p. 158

de tourisme et 71 p. 100 pour les camions. Il y a peu de collisions train-autobus, et peu de cas où soit le train, soit le véhicule routier transporte des marchandises dangereuses.

On peut également constater que le nombre de tués et de blessés varie considérablement d'une année à l'autre. Le nombre de décès imputables à des collisions train-véhicule commercial a diminué sensiblement dans la période considérée, et on n'en compte que deux en 2000.

Tableau 2 – Nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux

Types de véhicules	Types de passages à niveau	Année										
		1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Autobus	Automatisé	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0
	Non automatisé	1	1	0	0	2	0	0	0	0	0	0
Présence de marchandises dangereuses*	Automatisé	0	0	0	1	2	0	0	0	0	0	0
	Non automatisé	0	1	1	0	0	0	1	0	2	0	0
Camions	Ferme	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	0
	Chemin privé	4	1	3	10	8	11	11	8	6	7	4
	Automatisé	10	7	4	9	5	16	5	5	7	5	6
	Non automatisé	14	10	6	16	12	21	14	16	7	7	4
Ensembles routiers	Ferme	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0
	Chemin privé	2	4	3	6	5	6	6	11	4	16	9
	Automatisé	11	17	13	6	7	4	9	6	4	6	10
	Non automatisé	12	12	4	6	5	6	6	3	2	7	13
Total		54	53	35	54	47	65	53	49	33	49	46
Passages publics seulement		48	47	28	37	32	47	34	30	20	25	33
Tués et grièvement blessés		5	6	9	6	7	2	1	1	3	1	3
		0	0	2	11	2	6	9	6	0	9	3

* «Présence de marchandises dangereuses» signifie que le véhicule commercial ou le train transportait des marchandises dangereuses.

Source : Transports Canada, Données, analyse et rapports sur les événements

Exclusion faite des accidents survenus aux passages à niveau privés ou situés sur des fermes, le nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux a atteint 33 en 2000, ce qui correspond à 12,6 p. 100 du nombre total d'accidents aux passages à niveau publics survenus au Canada cette année-là, comparativement à 8,8 p. 100 en 1999. Quant aux nombres de tués et de grièvement blessés dans ces accidents, ils sont comparables à ceux des années précédentes. Ces chiffres représentent un faible pourcentage par rapport au nombre total d'accidents mettant en cause des véhicules commerciaux. Bien qu'il soit plus élevé que pour l'ensemble des accidents de la route, le pourcentage d'accidents aux passages à niveau publics mettant en cause des véhicules commerciaux (12,6 p. 100) se situe néanmoins autour de sa valeur habituelle de 10 p. 100.[7]

En 1999, le nombre d'accidents aux passages à niveau où des véhicules commerciaux étaient en cause avait baissé d'un peu plus de 30 p. 100 par rapport à la moyenne des sept années précédentes, ce qui s'inscrivait dans la visée de Direction 2006, à savoir réduire de moitié les accidents aux passages à niveau avant 2006. L'augmentation du nombre de ces accidents en 2000 indique qu'il faudra consentir des efforts supplémentaires pour améliorer le rendement sécurité chez les transporteurs.

Le tableau 3 donne la répartition par régions de ces accidents sur une période de cinq ans. On peut constater que le nombre d'accidents mettant en cause des véhicules commerciaux est beaucoup plus élevé compte tenu du nombre de passages à niveau en Colombie-Britannique et en Alberta que dans les autres provinces. Terre-Neuve déclarait un seul accident : il s'agissait d'un véhicule commercial qui a heurté un poteau dans un ancien franchissement de voie ferrée appartenant à une société ferroviaire nationale, où il n'y avait plus de rails depuis un certains temps.

Il est à noter que les chiffres du tableau 3 ne tiennent compte que des chemins de fer sous compétence fédérale. Bien que certaines lignes d'intérêt local déclarent sur une base volontaire les collisions survenues aux passages à niveau, la plupart des compagnies ferroviaires de compétence provinciale ne signalent pas les accidents au BST. Ce qui signifie qu'un certain nombre d'accidents n'est pas compté dans les statistiques du BST.

Le ministère des Transports de l'Ontario a fourni la liste des contraventions dressées pour des infractions aux passages à niveau dans cette province durant la période de mai 1999 à mai 2000. On trouvera cette liste au tableau 4.

---

[7] Transports Canada, *Les transports au Canada : rapport annuel 1999*, p. 21.

Tableau 3 – Ventilation par région des accidents aux passages à niveau publics au Canada – 1993-1998

Province (nombre de passages à niveau publics – total 22 898)	Véhicules commerciaux en cause en % du total	% par rapport au total national
Colombie-Britannique (1 085)	15 %	4,7 %
Alberta (3 762)	21 %	16,4 %
Saskatchewan (6 450)	13 %	28,1 %
Manitoba (3 047)	10 %	13,3 %
Ontario (5 481)	25 %	23,9 %
Québec (2 577)	12 %	11,2 %
Nouveau-Brunswick (325)	2 %	1,4 %
Nouvelle-Écosse (164)	1 %	0,7 %
Terre-Neuve (7)	1 %	0,03 %

Source : Bureau de la sécurité des transports

Tableau 4 – Contraventions pour infractions aux passages à niveau – Ontario (mai 1999 à mai 2000)

Type de contravention	Date
Ne pas arrêter à un passage à niveau	7 avril 2000
Ne pas arrêter à un passage à niveau	28 mars 2000
Ne pas arrêter à un passage à niveau	28 janvier 2000
Ne pas arrêter à un passage à niveau	11 janvier 2000
Ne pas arrêter à un passage à niveau	25 novembre 1999
Ne pas arrêter à un passage à niveau	4 juillet 1999
Franchir une barrière de voie ferrée	27 juin 1999
Ne pas ouvrir la porte à un passage à niveau – véhicule de transport en commun	17 juin 1999
Ne pas ouvrir la porte à un passage à niveau – autobus d'écoliers	4 juin 1999
Ne pas ouvrir la porte à un passage à niveau – autobus d'écoliers	4 juin 1999
Ne pas arrêter à un passage à niveau – autobus d'écoliers	17 mai 1999

Source : Ministère des Transports de l'Ontario

Durant la période indiquée, l'Ontario a dressé 11 contraventions pour infractions à des passages à niveau sur un total de 53 222 contraventions dressées pour l'ensemble des transporteurs routiers, ce qui représente une proportion de 0,02 p. 100. On ne dispose pas des données nécessaires pour déterminer si les chiffres sont comparables dans les autres provinces. Il n'est pas non plus possible d'estimer le nombre réel d'infractions qui se sont produites, et par conséquent le taux réel de détection des infractions.

D'après les données compilées par le BST, 25 p. 100 des accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux se produisent dans la province de l'Ontario, soit, en chiffres absolus, une moyenne d'environ sept accidents par année calculée sur une période de cinq ans. Le nombre de contraventions émises est donc plus élevé que le nombre d'accidents.

La collecte des données accidentologiques s'est améliorée à plusieurs égards, mais elle ne permet pas encore de faire une analyse des accidents aux passages à niveau sous l'angle des caractéristiques des transporteurs, des types de véhicules commerciaux, de l'expérience des conducteurs et d'autres critères essentiels pour identifier les transporteurs et les conducteurs le plus à risque et mettre en œuvre des programmes de prévention ciblés.

La compilation des données statistiques faite dans le cadre de cette étude a permis d'établir ce qui suit :

- En 2000, les véhicules commerciaux ont été impliqués dans 12,6 p. 100 des accidents aux passages à niveau publics survenus au Canada, pour un total de 33 en nombre absolu.
- Ce nombre n'est pas très élevé si on tient compte du pourcentage des véhicules commerciaux impliqués dans tous les accidents de la route (moins de 1 p. 100).
- De ce point de vue, le nombre de décès et de blessures graves imputables aux accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux est également faible.
- En Ontario, les infractions aux passages à niveau représentent un faible pourcentage (0,02 p. 100) du nombre total d'infractions au code de la route. Ce pourcentage est probablement similaire dans les autres provinces.
- En 2000, le nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux a augmenté, après avoir connu une baisse au cours des trois années précédentes.
- Les données actuellement recueillies par le BST ne permettent pas d'analyser les accidents aux passages à niveau sous l'angle des caractéristiques des transporteurs et des conducteurs de véhicules commerciaux en cause dans ces accidents.

Le personnel des sociétés ferroviaires recueille des données sur les cas de quasi-collision. Ainsi, en 2000, les policiers du Canadien National ont déclaré 155 cas de quasi-collision aux passages à niveau de cette seule compagnie. Cependant, comme elles ne sont pas consignées de façon méthodique et assidue, ces données n'ont pas une valeur scientifique. Et bien qu'elles ne soient pas dépourvues d'intérêt, elles n'apportent pour l'heure aucun éclairage nouveau sur le problème à l'étude. En comparaison, les rapports de quasi-collisions dans le secteur aérien sont beaucoup plus détaillés et précis.

5 . LOIS ET RÈGLEMENTS RÉGISSANT LE TRANSPORT ROUTIER

Les infractions aux passages à niveau sont définies par les dispositions des lois et règlements. Et comme les passages à niveau intéressent à la fois les transports ferroviaires et les transports routiers, on trouve des dispositions visant leur sécurité dans les lois et règlements du Canada comme dans ceux des provinces et territoires.

Le présent chapitre examine les lois et règlements sur le transport routier et les codes de la route des gouvernements fédéral et provinciaux/territoriaux ainsi que leurs dispositions particulières relatives aux passages à niveau. Il présente le cadre réglementaire en vertu duquel les infractions aux passages à niveau sont prises en compte dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers.

Le paragraphe 26(2) de la *Loi sur la sécurité ferroviaire* du Canada se lit comme suit : «Les usagers de la route doivent à tout franchissement routier céder le passage au train qui a signalé adéquatement son approche.» Les lois des provinces et des territoires accordent le même droit de passage aux trains.

5.1 Lois et règlements du Canada et cotes de sécurité des transporteurs routiers

La Constitution du Canada confère au gouvernement fédéral le pouvoir de régir les entreprises extra-provinciales et internationales de camionnage et de transport par autocar. Par la *Loi de 1987 sur les transports routiers*, le gouvernement fédéral délègue ce pouvoir aux provinces et territoires. Des modifications à cette loi ont été présentées à la Chambre des communes le 2 mars 2000, mais les élections ont été déclenchées avant qu'elles aient pu être adoptées. Ces modifications concernaient l'attribution aux transporteurs routiers de cotes d'aptitude en matière de sécurité. Des modifications similaires ont été présentées au Sénat le 30 janvier 2001 (projet de loi S-3).

Les modifications proposées à la *Loi sur les transports routiers* instaureront un cadre législatif national pour une réglementation provinciale et territoriale des transports routiers qui sera axée sur le rendement des transporteurs en matière de sécurité. Le système d'évaluation du rendement des transporteurs en matière de sécurité et d'attribution de cotes de sécurité sera fondé sur le Code canadien de sécurité (CCS).

Le CCS regroupe des normes visant l'exploitation des véhicules de transport commerciaux. Ces normes sont définies par des comités composés de représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de l'industrie du transport routier et de groupes de défense de l'intérêt public, qui font rapport de leurs travaux au gouvernement par l'entremise du Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM). C'est sur une base volontaire que les autorités provinciales et territoriales intégreront ces normes à leurs réglementations respectives.

La *Loi sur les transports routiers* modifiée autorisera les provinces et territoires dotés d'un régime d'évaluation du rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité compatible avec le Code canadien de sécurité à attribuer aux transporteurs

extraprovinciaux une cote de sécurité et à leur délivrer un certificat d'aptitude en matière de sécurité, lequel sera reconnu par les autres juridictions.

Les modifications proposées autoriseront en outre les provinces et territoires à imposer des peines aux transporteurs extra-provinciaux dont le rendement en matière de sécurité sera jugé insatisfaisant, notamment à réduire leur cote de sécurité ou annuler leur certificat de sécurité, les obligeant du fait à cesser leurs activités.

Le gouvernement fédéral régit d'autres aspects du transport routier au Canada, notamment les heures de service des conducteurs de véhicules utilitaires, des entreprises de transport routier et le transport de marchandises dangereuses. Les entreprises extraprovinciales de transport routier sont aussi assujetties aux dispositions du *Code canadien du travail* pour ce qui a trait à la santé et la sécurité au travail.

5.2 Loi sur les contraventions du Canada

La *Loi sur les contraventions* a été adoptée en 1992 pour simplifier la procédure de poursuite des manquements aux lois et règlements fédéraux, par opposition aux infractions criminelles; elle autorise pour ces contraventions l'introduction des procédures par procès-verbal en remplacement des procédures judiciaires complexes établies par le *Code criminel*. En vertu de cette loi et d'accords administratifs entre le gouvernement fédéral et les provinces, les infractions aux lois et règlements fédéraux peuvent être considérées comme des contraventions à l'égard desquelles les agents des autorités provinciales/territoriales sont habilités à établir des procès-verbaux. Certaines municipalités, notamment celles d'Ottawa et de Mississauga, ont aussi signé des ententes avec le gouvernement fédéral visant les infractions aux règles de stationnement dans les aéroports internationaux.

Le *Règlement sur les contraventions* pris en application de l'article 8 de la Loi énumère les infractions qui doivent être qualifiées de contraventions par règlement du gouverneur en conseil. Ce processus est en cours.

Ces nouveaux instruments juridiques permettront une répression plus efficace des infractions que l'ancienne procédure, devenue désuette et inadéquate pour lutter contre les intrusions sur les emprises de voies ferrées et les infractions aux passages à niveau. Leur application s'étendra aux contraventions à la *Loi sur les transports routiers* et au Règlement de 1994 sur les heures de service des conducteurs de véhicule utilitaire.

5.3 Lois et règlements des provinces et des territoires

Les lois, règlements et codes de la route des provinces visent tous les types de véhicules circulant sur les voies publiques. Comme il a déjà été mentionné en 5.1, la délégation de pouvoir du gouvernement fédéral aux provinces/territoires en vertu de la *Loi sur les transports routiers* signifie que tous les véhicules commerciaux exploités par une entreprise provinciale ou extra-provinciale tombent sous le régime de la réglementation provinciale/territoriale.

Ce qui explique qu'on trouve dans les lois et règlements des provinces/territoires des dispositions visant expressément les infractions aux passages à niveau. En voici un exemple représentatif.

1- Règles générales

1-1 Le conducteur qui s'approche d'un passage à niveau

a) doit arrêter son véhicule, dans le cas où un signal «arrêt» ou «stop» a été érigé au passage à niveau

(i) à 5 mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée si le passage à niveau se trouve dans une zone de limitation de vitesse,

(ii) à 15 mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée si le passage à niveau ne se trouve pas dans une zone de limitation de vitesse,

et il ne doit se remettre en marche que s'il peut le faire en toute sécurité;

b) doit arrêter son véhicule conformément à l'alinéa a) si un dispositif de signalisation électrique ou mécanique, clairement visible, indique l'approche d'un train; il ne peut pas se remettre en marche tant que ce signal continue de donner l'avertissement à moins qu'un agent de la paix ou un signaleur ne donne l'ordre contraire et qu'il ne puisse le faire en toute sécurité; dans tous les cas où le passage à niveau se trouve dans une zone de limitation de vitesse et que le train est arrêté ou loin du passage à niveau, le conducteur peut franchir le passage à niveau s'il peut le faire en toute sécurité;

c) doit arrêter son véhicule conformément à l'alinéa a) si la barrière est abaissée, si le signaleur signale l'approche ou le passage d'un train, ou si un train est à proximité dangereuse du passage à niveau et donne un signal sonore ou est visible; le conducteur ne peut pas se remettre en marche tant que la barrière est abaissée ou que le signaleur continue de signaler l'approche d'un train, à moins qu'un agent de la paix ou que le signaleur ne donne l'ordre contraire et qu'il ne puisse le faire en toute sécurité.

1-2 Pour l'application du présent article, est assimilé à un «signaleur» tout serre-frein ou tout autre cheminot faisant partie de l'équipage d'un train et qui, dans le cadre de l'exploitation de ce train, donne des avertissements aux usagers de la route.

2- Arrêt de certains véhicules aux passages de voies ferrées

2-1 Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le conducteur :

a) de tout véhicule qui transporte à titre onéreux des passagers,
b) de tout autobus scolaire transportant des enfants,

c) de tout véhicule transportant des liquides ou gaz inflammables, que ce véhicule soit vide ou non,

qui s'approche d'un passage à niveau doit arrêter son véhicule à 5 mètres au moins et à 15 mètres au plus du rail le plus proche de la voie ferrée. Une fois le véhicule à l'arrêt, le conducteur doit :

d) regarder dans les deux directions de la voie ferrée pour voir si un train ne s'approche pas;
e) écouter s'il n'y a pas de signaux indiquant l'approche d'un train,
f) dans le cas d'un autobus ou d'un autobus scolaire, en ouvrir la porte.

Le conducteur ne doit se remettre en marche que s'il peut le faire en toute sécurité.

2-2 Sous réserve du paragraphe (4), le conducteur qui s'est arrêté puis se remet en marche conformément au paragraphe (1), doit traverser le passage à niveau en utilisant un rapport de la boîte de vitesses tel qu'il n'a pas besoin de changer de vitesse pendant la traversée, au cours de laquelle il lui est interdit de changer de vitesse.

2-3 Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

a) lorsqu'un agent de la paix ou un signaleur donne aux véhicules l'ordre de poursuivre leur chemin;
b) lorsque le passage à niveau est protégé par une barrière ou un feu de signalisation, lesquels ne sont pas en service au moment considéré.

2-4 Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas :

a) à un passage à niveau de tramway à l'intérieur d'une zone de limitation de vitesse;
b) à un passage à niveau d'épi industriel à l'intérieur d'une zone de limitation de vitesse.

3- Violation d'une barrière de passage à niveau

3-1 Il est interdit de conduire un véhicule à travers ou au-dessous d'une barrière de passage à niveau, ou de la contourner, lorsque cette barrière est fermée ou lorsqu'elle est en train d'être ouverte ou fermée.

4- Peine

4-1 Quiconque enfreint ou refuse, omet ou néglige d'observer :

a) une disposition de la présente loi ou des règlements pris pour son application,
b) un arrêté municipal régulièrement adopté sous le régime de la présente loi,
c) l'ordre d'un agent de la paix, d'une autorité chargée de la circulation, du Conseil routier, de la commission du transport ou de toute autre autorité ou personne, donné

légalement en vertu de la présente loi, ou indiqué ou transmis par un dispositif de signalisation,

est coupable d'une infraction et, en l'absence de toute peine prévue en la matière par la présente loi, par l'arrêté municipal ou par le règlement applicable, est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende n'excédant pas 500 $ et de la suspension de son permis pour une période n'excédant pas 30 jours.

Les articles ci-dessus sont tirés du *Code de la route* du Manitoba, mais des dispositions semblables sont prévues dans celui de presque toutes les provinces. Le Code de la route du Québec est le seul qui exige, comme le font depuis plusieurs années les États-Unis, que les véhicules commerciaux transportant des quantités devant être signalées de marchandises dangereuses arrêtent à tous les passages à niveau.

L'exemple ci-dessus donne un aperçu de la nature des infractions dont les conducteurs peuvent se rendre coupables et qui seront prises en compte dans l'évaluation du rendement sécurité des transporteurs routiers.

On trouvera à l'annexe A les dispositions législatives de chaque province en matière de conduite aux passages à niveau.

5.4 Code canadien de sécurité (CCS)

En 1986, le gouvernement fédéral et les gouvernements des provinces et des territoires ont convenu d'adopter un code national de sécurité pour les transporteurs routiers. Ce code compte 16 normes qui régissent tous les aspects de la sécurité des transports routiers, depuis les heures de service, la sécurité des chargements, la délivrance des permis de conduire et les inspections sur la route jusqu'à l'établissement de cotes de sécurité pour les transporteurs. Le Code canadien de sécurité n'a cependant pas force de loi. Il s'agit plutôt de lignes directrices à l'intention des organismes fédéraux et provinciaux/territoriaux de réglementation en matière de sécurité routière.

La norme n° 14, intitulée «Examen de conformité – Cote de sécurité», définit le cadre en vertu duquel chaque juridiction doit évaluer le rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité et leur attribuer une cote de sécurité.

La mise en œuvre de cette norme est en cours dans toutes les provinces et les territoires. À la fin de 2000, elle était à peu près achevée à Terre-Neuve, au Nouveau-Brunswick, au Québec, en Ontario, au Manitoba, en Saskatchewan, en Alberta et dans les Territoires du Nord-Ouest. On peut parfois constater un certain écart entre la réglementation mise en œuvre par les provinces/territoires et la norme 14, mais un système est à tout le moins en place pour l'évaluation du rendement des transporteurs en matière de sécurité. Les provinces/territoires non mentionnés ci-dessus sont en voie soit de redéfinir leur réglementation, soit de la modifier pour la rendre conforme à la norme 14 du CCS.

Comme il est expliqué en 5.1 ci-devant, Transports Canada prépare le cadre réglementaire en vertu duquel les provinces évalueront l'aptitude en matière de sécurité des entreprises de transport extra-provinciales.

En somme, il existe, tant au palier fédéral qu'à celui des provinces/territoires, des procédures permettant de distinguer les infractions aux passages à niveau des autres types d'infractions. Avec la mise en œuvre de la norme 14 du Code national de sécurité et les modifications à la *Loi sur les transports routiers*, les autorités disposeront bientôt d'un mécanisme pour le traitement de ces infractions. Le chapitre 6 ci-après explique comment ce mécanisme est appliqué et comment les infractions aux passages à niveau sont prises en compte dans le système d'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers.

6. PROFILS DES TRANSPORTEURS ROUTIERS ET DES CONDUCTEURS DE VÉHICULES COMMERCIAUX

Il a été mentionné en 5.4 que plusieurs provinces ont déjà instauré un système de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers. Le présent chapitre explique comment est appliqué ce processus et comment sont pris en compte les infractions et les accidents aux passages à niveau.

Les données sur lesquelles repose le présent chapitre sont tirées de rapports publiés et d'entrevues avec des représentants des gouvernements provinciaux. Ces derniers ont fait preuve d'une diligence remarquable et ont été d'une aide précieuse pour éclaircir cette question complexe.

6.1 Cotes de sécurité des transporteurs routiers – Description

Les cotes de sécurité sont attribuées aux transporteurs routiers par le registrateur des véhicules automobiles des provinces. Le terme «transporteur routier» s'entend aussi bien d'une personne, ou camionneur artisan, que d'une entreprise exploitant un parc de véhicules commerciaux. Chaque province attribue des cotes de sécurité aux transporteurs qui ont leur siège social dans cette province. Certaines provinces, dont l'Ontario, attribuent des cotes de sécurité à tous les transporteurs circulant sur leur territoire, qu'ils aient ou non leur siège social dans cette province. Les cotes de sécurité constituent une marque publique du dossier des transporteurs en matière de sécurité routière.

L'attribution de cotes de sécurité a pour but de rehausser la sécurité du transport routier, de favoriser la compétitivité des transporteurs canadiens ayant un bon rendement en matière de sécurité, de sensibiliser les transporteurs à la question de la sécurité routière et de les motiver à améliorer leur rendement à cet égard.

Voici les quatre cotes en vigueur dans la plupart des provinces :

- Satisfaisant
- Satisfaisant-Non vérifié
- Conditionnel
- Insatisfaisant

Le système ontarien est le seul qui comprenne cinq cotes, soit :

- Excellent
- Satisfaisant
- Satisfaisant-Non vérifié
- Conditionnel
- Insatisfaisant

L'Alberta a adopté un programme spécial de reconnaissance du rendement des transporteurs routiers sur le plan de la sécurité, connu sous le nom de «Partners In

Compliance (PIC)». Bien que les critères d'évaluation du programme PIC de l'Alberta soient différents du système à cinq cotes de l'Ontario et du système à quatre cotes des autres provinces, le but ultime dans tous les cas est de pointer les transporteurs les plus «performants» sur le plan de la sécurité.

Les cotes de sécurité sont attribuées aux transporteurs d'après les informations qui sont consignées dans leur profil et qui comprennent ce qui suit :

- Accidents – Accidents avec tués, blessés ou dommages au véhicule du transporteur.
- Déclarations de culpabilité – Jugements de culpabilité rendus par un tribunal à l'égard d'infractions.
- Inspections de véhicules – Inspections mécaniques effectuées sur la route par un représentant des autorités, conformément aux règles et lignes directrices de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA). La méthode CVSA est la norme appliquée dans toute l'Amérique du Nord.
- Interventions – Mesures prises par les autorités provinciales/territoriales en cas de non-conformité aux critères de sécurité : par exemple, lettre d'avertissement, convocation à une entrevue, vérification des registres/véhicules chez le transporteur.
- Sanctions – Restrictions quant au nombre de véhicules que le transporteur est autorisé à exploiter, saisie des plaques d'immatriculation, suspension ou annulation des privilèges d'exploitation.
- Vérifications chez le transporteur – Il s'agit d'un examen méthodique des registres et dossiers d'exploitation qui se déroule dans l'établissement même du transporteur. Peut comprendre une inspection des véhicules.

Les vérifications effectuées chez les transporteurs constituent un volet important du régime de cotes de sécurité; elles complètent les inspections routières. Elles sont faites par un représentant du Ministère ou, dans certaines provinces, par un tiers autorisé, qui se rend dans l'établissement du transporteur pour examiner les registres et dossiers ayant un rapport avec la Norme canadienne de sécurité. Un transporteur qui se voit attribuer la cote *Conditionnel* en raison des résultats de cette vérification doit se soumettre à une nouvelle vérification. Ainsi, en Ontario par exemple, un résultat inférieur à 55 p. 100 soit pour le dossier des conducteurs, soit pour celui des véhicules, mérite la cote *Insatisfaisant*. Un résultat supérieur à 80 p. 100 à la fois pour le dossier conducteurs et pour le dossier véhicules correspond à la cote *Excellent*.

Pour illustrer le processus d'attribution des cotes de sécurité, prenons l'exemple de l'Ontario. En Ontario, un transporteur reçoit normalement la cote ***Excellent*** s'il satisfait à tous les critères ci-dessous :

- il peut faire la preuve qu'il a des activités en Ontario depuis au moins 24 mois;
- il obtient un taux de contraventions global ne dépassant pas 10 p. 100 de sa limite globale;
- il obtient un taux de contraventions liées aux accidents ne dépassant pas 10 p. 100 de sa limite d'accidents;

- il obtient un résultat d'au moins 80 p. 100 à la vérification des profils des conducteurs et des véhicules.

Il reçoit la cote ***Satisfaisant*** s'il répond aux critères suivants :

- il peut faire la preuve qu'il a des activités en Ontario depuis au moins six mois;
- il obtient un résultat aux inspections routières de 65 p. 100 ou moins de sa limite globale;
- il obtient un résultat d'au moins 55 p. 100 à la vérification des profils des conducteurs et des véhicules.

Un transporteur qui n'a pas fait l'objet d'une vérification reçoit normalement la cote ***Satisfaisant-Non vérifié***, sous réserve qu'il maintienne un résultat de 65 p. 100 ou moins de sa limite globale aux inspections routières. Il peut arriver qu'un transporteur conserve cette cote indéfiniment.

La cote ***Conditionnel*** est attribuée à un transporteur dans l'un ou l'autre des cas ci-dessous :

- il obtient aux inspections routières un résultat dépassant 65 p. 100 de sa limite globale;
- il obtient un résultat inférieur à 55 p. 100 à la vérification des profils des conducteurs et des véhicules;
- au terme d'une période de suspension de ses privilèges d'exploitation ou de saisie de plaques d'immatriculation.

Enfin, la cote ***Insatisfaisant*** est attribuée à un transporteur dont le dossier en matière de sécurité routière est tel qu'il présente un risque non raisonnable.

Les facteurs d'attribution des cotes de sécurité aux transporteurs routiers comprennent les infractions des transporteurs touchant les accidents à signaler, les déclarations de culpabilité, les inspections et les vérifications des profils conducteurs et véhicules.

- **Accidents à signaler :** Accidents entraînant des dommages matériels d'une valeur d'au moins 1 000 $ et/ou avec blessés. Le nombre de points d'inaptitude attribués est fonction de la gravité de l'accident (voir tableaux 5 à 7). Les accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux sont des accidents à signaler.

  Sous certains régimes, les accidents à l'égard desquels aucune faute ni aucun dommage au véhicule n'est inscrit dans le rapport d'accident des services de police sont consignés dans le dossier du transporteur, mais aucun point d'inaptitude n'est attribué.

Tableau 5 – Points d'inaptitude pour les accidents – Ontario

Gravité	Aucune faute	Une ou plusieurs fautes sans accusation	Une ou plusieurs fautes avec accusations
Dommages matériels seulement	0	2 points	4 points
Blessés	0	4 points	8 points
Tués	0	6 points	12 points

Source : Ministère des Transports de l'Ontario – *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario*, 2000, p. 20.

Tableau 6 – Points d'inaptitude pour les accidents – Québec

Gravité	Aucune faute	Une ou plusieurs fautes avec accusations
Dommages matériels seulement	0	2 points
Blessés	0	4 points
Tués	0	10 points

Source : Société de l'assurance automobile du Québec, *Politique d'évaluation des propriétaires et exploitants de véhicules lourds*, 2000, p. 16.

Tableau 7 – Points d'inaptitude pour les accidents – Manitoba

Gravité	Aucune faute	Avec faute
Dommages matériels seulement	0	2 points
Blessés	0	4 points
Tués	0	6 points

Source : Ministère de la Voirie et des Services gouvernementaux du Manitoba, *Safety Ratings*, 2000.

- **Déclarations de culpabilité :** Les déclarations de culpabilité à la suite d'accusations sont consignées dans le profil des transporteurs, et des points d'inaptitude leur sont attribués en fonction de la gravité de l'infraction. Les infractions aux passages à niveau font partie des infractions pour lesquelles des points d'inaptitude sont attribués.

- **Inspections :** Les résultats d'inspection des véhicules selon les critères de la CVSA sont pris en compte. Un point d'inaptitude est attribué pour un véhicule non conforme aux critères de la CVSA, et trois points pour une mise hors service du véhicule.

Trois indicateurs permettent de mesurer le rendement des transporteurs routiers sur le plan de la sécurité :

- le nombre de points d'accidents par véhicule et par mois;
- le nombre de points de déclarations de culpabilité par véhicule et par mois;
- le nombre de points d'inspections par nombre d'unités de véhicule inspectées.

Dans l'évaluation du rendement global du transporteur, les accidents pèsent deux fois plus que les déclarations de culpabilité et les inspections.

L'examen du processus par les provinces a montré qu'il y avait lieu de tenir compte dans l'évaluation des transporteurs de la taille du parc de véhicules qu'ils exploitent. Par conséquent, des méthodes ont été mises au point pour établir des limites pour différentes catégories de transporteurs, définies en fonction de la taille du parc. Les pourcentages des limites dans chaque catégorie ont ensuite été calculés pour obtenir une moyenne pondérée, correspondant à un pourcentage global des limites. Cette moyenne a été établie en comparant les taux d'accidents et de déclarations de culpabilité de tous les transporteurs d'une même catégorie. Ce calcul a permis d'établir pour les différentes catégories de transporteurs une limite à partir de laquelle le rendement d'un transporteur de la catégorie considérée est inacceptable. On trouvera à l'annexe B un exemple de calcul de ces limites et de leur prise en compte dans le calcul du rendement global des transporteurs, en l'occurrence l'exemple du système ontarien. Le calcul des limites tient aussi compte du pourcentage de déplacements et du nombre de véhicules utilisés dans la province. Le calcul des limites pour tous les transporteurs ayant le même nombre ajusté de véhicules est basé sur une période de deux ans. Il convient de noter que ce calcul peut varier d'une province à l'autre, de même que les mesures appliquées lorsque les transporteurs approchent, atteignent ou dépassent les limites.

Lorsqu'un transporteur atteint un taux de contraventions inacceptable, les mesures disciplinaires ou sanctions suivantes sont prises :

- Première intervention : Lettre d'avertissement
  Le transporteur reçoit une lettre d'avertissement lorsque son taux de contraventions dépasse 35 p. 100 de sa limite globale.

- Deuxième intervention : Vérification dans l'établissement du transporteur
  Le transporteur est soumis à une vérification lorsque son taux de contraventions dépasse 65 p. 100 de sa limite globale.

- Troisième intervention : Convocation à une entrevue
  Le transporteur est convoqué à une entrevue lorsque son taux de contraventions dépasse 80 p. 100 de sa limite.

- Quatrième intervention : Application d'une sanction
  Lorsque son taux de contraventions atteint sa limite, le transporteur est passible des sanctions suivantes :

- restrictions quant au nombre de véhicules commerciaux qu'il est autorisé à exploiter;
- saisie des plaques d'immatriculation;
- suspension des privilèges d'exploitation;
- retrait des privilèges d'exploitation.

La plupart des provinces publient sur Internet les résultats de leurs évaluations des transporteurs routiers. L'information mise à la disposition du grand public ne comprend pas les détails de l'évaluation, seulement la cote finale. Pour l'Ontario, on peut obtenir cette information à l'adresse http://www.carriersafetyrating.com. Pour le Québec, l'adresse est http://www.ctq.gouv.qc.ca. La raison pour laquelle les autorités rendent cette information si facilement accessible est qu'elle peut avoir pour effet d'inciter les transporteurs à rehausser leur cote de sécurité, surtout que cette cote peut influencer les expéditeurs dans leur choix d'un transporteur.

6.2 Infractions aux passages à niveau et traitement qui leur est réservé

Les accidents à signaler survenus aux passages à niveau sont expressément pris en compte dans les cotes de sécurité des transporteurs. Il convient de noter toutefois que les «accidents à signaler» peuvent varier d'une province à l'autre, de même que le nombre de points d'inaptitude qu'ils entraînent. Certaines provinces, dont le Manitoba, ne tiennent compte que des accidents à l'égard desquels il y a eu déclaration de culpabilité à l'endroit du conducteur. D'autres, notamment le Québec, consignent l'accident dans le dossier du transporteur, mais ne lui attribuent pas de points d'inaptitude s'il n'y a pas eu déclaration de culpabilité à l'endroit du conducteur. Le régime de l'Ontario est plus sévère; il attribue des points d'inaptitude pour les fautes de comportement ou de conduite.

Toutes les infractions aux lois et règlements sur la sécurité routière sont prises en compte dans l'évaluation du rendement des transporteurs en matière de sécurité. Or, les lois, règlements et codes de la route de chaque province/territoire définissent les infractions aux passages à niveau. Elles sont donc prises en compte au même titre que les autres infractions.

Le tableau 8 présente une liste d'infractions aux passages à niveau à l'égard desquelles il y a eu émission d'une contravention ou déclaration de culpabilité et, en regard, le nombre de points d'inaptitude attribués au conducteur et au transporteur. Les provinces représentées sont celles où on trouve des passages à niveau et où un système de cotes de sécurité pour les transporteurs est déjà en place.

L'Ontario est l'une des provinces qui évaluent le plus sévèrement la sécurité des transporteurs routiers. Son système de cotes de sécurité tient compte de 10 infractions aux passages à niveau, dont six méritent cinq points d'inaptitude. Sauf pour les infractions au code criminel, auxquelles sont attribués de 10 à 30 points d'inaptitude, les infractions à la sécurité routière dans cette province méritent de zéro à six points d'inaptitude. On peut donc voir que les infractions aux passages à niveau autres que les contraventions au code criminel sont jugées assez sévèrement.

Tableau 8 – Points d'inaptitude attribués aux transporteurs pour des déclarations de culpabilité à la suite d'infractions aux passages à niveau

	Points d'inaptitude par province (s)			
Infractions	**N.-B.**	**QC**	**ON**	**Prairies***
Ne pas arrêter à un passage à niveau malgré les indications ou le danger	3			3
Franchir ou contourner une barrière de passage à niveau ou passer sous celle-ci	3		3	
Ne pas respecter un signal d'arrêt à un passage à niveau	3			
Ne pas arrêter à un passage à niveau		3		
Pour un conducteur de véhicule transportant des explosifs, des matières inflammables ou des passagers payants, ne pas arrêter à un passage à niveau	3			
Changer de vitesse en traversant une voie ferrée à un passage à niveau	3			
Pour un chauffeur d'autobus, changer de vitesse en traversant une voie ferrée à un passage à niveau			5	
Pour un chauffeur d'autobus, traverser une voie ferrée à un passage à niveau à une vitesse devant être changée en cours d'action			5	
Franchir une voie ferrée de façon inappropriée à un passage à niveau	3			
Pour un chauffeur d'autobus, ne pas regarder des deux côtés avant de franchir un passage à niveau			5	
Pour un chauffeur d'autobus, ne pas arrêter à un passage à niveau			5	
Pour un chauffeur d'autobus, ne pas ouvrir la porte à un passage à niveau			5	
Pour un conducteur de véhicule commercial, arrêter à moins de 5 mètres d'une voie ferrée à un passage à niveau		3	3	
Engager un véhicule sur des voies ferrées à un passage à niveau sans qu'il y ait suffisamment de place pour ce véhicule		3		
Faire un demi-tour sur des voies ferrées, ou à proximité de celles-ci, à un passage à niveau			2	
Pour un chauffeur d'autobus, arrêter à un endroit inapproprié à un passage à niveau			5	
S'arrêter au mauvais endroit lorsque l'arrêt est indiqué par une signalisation mobile à un passage à niveau			2	3

*Les provinces des Prairies ont accepté d'utiliser le tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité du CCATM.

Pour sa part, le Nouveau-Brunswick attribue des points d'inaptitude pour six infractions aux passages à niveau. Dans cette province comme en Ontario, le nombre le plus élevé de points d'inaptitude est attribué pour des infractions au code criminel. Pour les autres

infractions à la sécurité routière, le nombre de points d'inaptitude varie entre un et six. Trois points d'inaptitude pour les infractions aux passages à niveau est donc une pondération ni trop légère, ni trop sévère.

Le Québec et les provinces des Prairies tiennent compte de deux infractions aux passages à niveau seulement dans leur évaluation des transporteurs routiers. Au Québec, le nombre le plus élevé de points d'inaptitude (cinq points) est attribué pour des infractions au code criminel. Pour la plupart des autres infractions à la sécurité routière, le nombre de points varie entre un et trois. Une seule infraction mérite quatre points; elle concerne les surcharges pondérales. Le nombre d'infractions aux passages à niveau dont il est tenu compte dans l'évaluation des transporteurs routiers au Québec n'est peut-être pas très élevé, mais celles-ci sont du moins sanctionnées par un nombre relativement élevé de points d'inaptitude.

Il est intéressant de remarquer que le système de cotes de sécurité du Québec ne prend pas en compte le fait pour un véhicule commercial transportant une quantité à signaler de marchandises dangereuses de ne pas arrêter à un passage à niveau. Cette question a suscité beaucoup de discussion au cours des 10 dernières années au Canada. Le Québec est la seule province où, comme aux États-Unis, il est obligatoire pour les véhicules commerciaux transportant des marchandises dangereuses de marquer un arrêt aux passages à niveau. Au Nouveau-Brunswick, seuls les véhicules transportant des explosifs ou des liquides inflammables y sont obligés.

Les provinces des Prairies ont adopté le tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité du CCATM (se reporter à 6.4), qui attribue le nombre le plus élevé de points d'inaptitude, soit cinq, aux infractions au code criminel, et de un à trois points aux autres infractions. Ainsi, les deux infractions aux passages à niveau prises en compte par les provinces des Prairies sont donc sanctionnées le plus sévèrement possible. Les provinces des Prairies, comme le Québec, ne tiennent pas compte du fait, pour des véhicules commerciaux transportant certaines classes de marchandises dangereuses comme les liquides inflammables, de ne pas arrêter aux passages à niveau.

En somme, une revue des infractions/déclarations de culpabilité par province a révélé ce qui suit :

- Les infractions aux passages à niveau sont au nombre des infractions qui sont prises en compte dans les systèmes de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers de toutes les provinces.
- La définition des infractions aux passages à niveau varie beaucoup d'une province à l'autre.
- Le nombre de points d'inaptitude reliés aux infractions aux passages à niveau varie d'une province à l'autre, mais il est généralement élevé, ce qui reflète la gravité de ces infractions.
- On peut supposer qu'au moment où ont été établis les systèmes de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers, les infractions aux passages à niveau avaient une importance relative.

6.3 Uniformisation du traitement des infractions et accidents

L'uniformisation du traitement des infractions et accidents aux passages à niveau suppose que toutes les juridictions s'entendent sur la définition des infractions et des accidents et sur l'importance à leur accorder.

- Définition des infractions à prendre à compte

Comme on peut le constater à la lecture du tableau 8, il y a une divergence importante entre les provinces pour ce qui est des infractions aux passages à niveau qui sont prises en compte par les cotes de sécurité des transporteurs. Autrement dit, toutes les infractions aux passages à niveau ne sont pas prises en compte par toutes les provinces dans l'évaluation des transporteurs. Or, la consignation des infractions est utile pour identifier les conducteurs et les transporteurs les plus susceptibles d'être en cause dans un accident à un passage à niveau. Et cette information est particulièrement importante dans le cas du transport de personnes ou de marchandises dangereuses.

- Traitement réservé aux infractions et accidents aux passages à niveau

  - Infractions

    La sévérité du traitement réservé aux infractions aux passages à niveau varie d'une province à l'autre. Même si la désignation de l'infraction varie entre juridictions, la même infraction devrait recevoir le même nombre de points d'inaptitude dans toutes les juridictions. Prenons par exemple le fait de changer de vitesse en traversant une voie ferrée. Au Nouveau-Brunswick, trois points d'inaptitude sont attribués pour cette infraction, alors qu'en Ontario, cette infraction n'est prise en compte que s'il s'agit d'un autobus ou d'un autobus scolaire et elle mérite cinq points d'inaptitude. Les autres provinces ne tiennent pas compte de cette infraction. Le fait de ne pas arrêter à un passage à niveau pour un conducteur de véhicule transportant des marchandises dangereuses est un autre exemple de manque d'uniformité dans le traitement des infractions.

    Il y aurait peut-être lieu de répertorier les contraventions aux lois, règlements et codes de la route de toutes les juridictions canadiennes pouvant être commises aux passages à niveau et méritant le même traitement.

  - Accidents

    Il importe de noter que les accidents aux passages à niveau sont pris en compte dans tous les systèmes de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers. Comme il a été mentionné en 6.1, les accidents peuvent être regroupés en trois catégories : accidents avec dommages matériels seulement, accidents avec blessés et accidents avec tués. Le nombre de points d'inaptitude attribués à un transporteur déclaré responsable d'un accident est fonction de la gravité de l'accident (se reporter aux tableaux 5 à 7).

Même si toutes les provinces ne réservent pas le même traitement aux accidents aux passages à niveau, elles s'accordent néanmoins sur l'importance d'en tenir compte.

La question qui se pose est de savoir s'il est opportun de considérer les accidents aux passages à niveau à part des autres accidents mettant en cause des véhicules commerciaux. Les tenants de cette approche peuvent invoquer à l'appui la chaîne de réactions qu'un tel accident peut provoquer, ou le risque de nombreuses pertes de vies lorsque le véhicule en cause transporte des passagers payants ou des marchandises dangereuses. Un seul accident qui coûterait la vie à plusieurs passagers à bord d'un train ou d'un autocar ou à plusieurs personnes d'une collectivité entraînerait une chaîne de réactions qui obligeraient à attribuer au transporteur en cause la cote la plus faible et, par conséquent, à lui retirer ses privilèges d'exploitation. Par ailleurs, il est très peu probable que l'attribution de cotes de sécurité en soi empêche que se produisent de telles tragédies.

Aucune des autorités provinciales consultées n'avait jamais songé à accorder aux accidents aux passages à niveau un traitement différent des autres accidents de la route. Elles n'en voyaient pas la raison. Cela n'est pas étonnant au vu du faible rapport infractions/accidents aux passages à niveau, qui pour l'Ontario, par exemple, est inférieur à deux pour un. Un rapport de cinquante pour un justifierait peut-être davantage une prise en compte séparée.

Pour l'heure, les autorités fédérales et provinciales/territoriales considéreraient probablement comme une mesure exagérée le fait de considérer les accidents aux passages à niveau à part des autres accidents de la route.

6.4 Tableau d'équivalences des infractions du CCATM

Le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) reconnaît depuis longtemps la nécessité d'uniformiser le traitement réservé aux infractions. C'est pourquoi il a établi en 1997 un tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité, visant les objectifs ci-dessous.

- Permettre la coordination des infractions dont sont reconnus coupables les conducteurs et les transporteurs grâce à un format standard d'échange d'information.
- Définir suffisamment de catégories et de codes génériques pour couvrir la totalité des infractions.
- Faire en sorte que les déclarations de culpabilité prononcées suite à des infractions dans une province soient bien comprises par les autorités des autres provinces.
- Éviter d'avoir à se reporter continuellement aux lois et règlements des autres juridictions.
- Établir une liste exhaustive de codes génériques de référence.
- Clarifier la définition des infractions.

Le tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité du CCATM est présentement utilisé dans les provinces des Prairies. Toutes les juridictions provinciales/territoriales l'ont également utilisé dans une certaine mesure pour établir leurs systèmes d'évaluation de l'aptitude en matière de sécurité des transporteurs routiers. Le Nouveau-Brunswick, l'Ontario et le Québec ont pour leur part choisi de ne pas l'adopter.

Le tableau d'équivalences du CCATM contient seulement deux infractions touchant les passages à niveau. Dans les deux cas, il est recommandé d'attribuer trois points d'inaptitude, soit le nombre maximal de points lorsqu'une infraction ne relève pas du code criminel.

6.5 Profils des conducteurs de véhicules commerciaux

Au Canada, le permis de conduire est uniforme depuis de nombreuses années. Le problème des permis de conduire multiples pour les conducteurs de véhicules commerciaux ne se pose donc pas. Aussi, toutes les provinces et tous les territoires ont adopté un système d'attribution de points d'inaptitude en cas d'infraction, lesquels points sont consignés dans les profils des conducteurs.

Les infractions aux passages à niveau sont traitées de la même façon que toutes les autres infractions au code de la route. Elles sont consignées dans le profil du conducteur, et des points d'inaptitude lui sont attribués, de même qu'au transporteur à l'emploi duquel il se trouvait au moment où il a commis l'infraction.

L'accumulation de points d'inaptitude peut mener à des sanctions comme la suspension du permis de conduire. Les transporteurs ont intérêt à vérifier le profil de leurs conducteurs. Depuis longtemps, la plupart des transporteurs font signer aux conducteurs qu'ils prennent à leur service un formulaire les autorisant à consulter leur profil.

Les infractions entraînent par ailleurs une réaction de la part des compagnies d'assurances, qui ont comme pratique de rajuster à la baisse les primes des bons conducteurs et à la hausse celles des conducteurs qui n'ont pas un bon dossier. Les conséquences sont les mêmes dans les provinces dotées d'un régime gouvernemental d'assurance automobile : l'attribution de points d'inaptitude entraîne une augmentation des primes d'assurances. Ainsi, au Québec, l'attribution de points d'inaptitude entraîne les augmentations de primes d'assurance indiquées ci-dessous.

Points d'inaptitude	Prime à payer tous les deux ans ($CAN)
1 - 3	22,94
4 - 7	45,87
8 - 11	79,82
12 - 14	131,19
15 et plus	182,57

En règle générale, pour toute infraction au code de la route, le conducteur peut se voir attribuer de trois à neuf points d'inaptitude.

Tableau 9 – Points d'inaptitude attribués aux conducteurs de véhicules commerciaux pour des déclarations de culpabilité à la suite d'infractions aux passages à niveau – Québec

Infractions	Points d'inaptitude
Ne pas arrêter à un passage à niveau	3
Ne pas arrêter à un passage à niveau – Conducteurs d'autobus et d'autobus scolaires	9

Au Québec, tout conducteur de véhicule commercial reconnu coupable de ne pas avoir marqué un arrêt à un passage à niveau se voit attribuer trois points d'inaptitude. Pour la même infraction, un conducteur d'autobus ou d'autobus scolaire se voit attribuer six points d'inaptitude supplémentaires et est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 500 $. La réglementation adoptée récemment aux États-Unis prévoit pour toute infraction à un passage à niveau commise par un conduceur de véhicule commercial la suspension du permis de conduire (se reporter au chapitre 8). Au Canada, un conducteur de véhicule commercial perd son permis de conduire seulement lorsqu'il a accumulé 15 points d'inaptitude sur une période de deux ans.

Pour un conducteur de véhicule commercial, une infraction à un passage à niveau n'entraîne donc pas nécessairement la perte du permis de conduire, à moins qu'il ait déjà accumulé plusieurs points d'inaptitude. Cette nuance est importante, car la décision du tribunal quant à la déclaration de culpabilité est parfois rendue longtemps après que l'infraction a été commise.

Les profils des conducteurs et ceux des transporteurs sont implicitement liés : les transporteurs ont avantage à vérifier les profils de leurs conducteurs. Bien qu'il soit possible de rendre ce lien plus explicite, il n'est pas très utile de le faire pour l'instant.

7. POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LA SÉCURITÉ AUX PASSAGES À NIVEAU

L'industrie du transport routier prend au sérieux les risques d'accidents pouvant survenir aux passages à niveau. Certains transporteurs jouent un rôle actif au sein de groupes ou d'associations locales faisant la promotion de la sécurité aux passages à niveau. Mais comme le nombre de collisions trains-véhicules commerciaux est très faible, ce problème ne figure pas au rang des priorités de l'industrie. Très peu d'entreprises de camionnage connaissent le matériel produit par Opération Gareautrain. Opération Gareautrain est un organisme à but non lucratif qui se consacre à la sensibilisation du public aux dangers des passages à niveau. Il publie des informations et produit des outils didactiques sur la sécurité aux passages à niveau, dont certains sont spécialement destinés aux transporteurs, comme la bande vidéo intitulée *La Galerie*.

Pour les fins du présent projet, cinq transporteurs routiers, une compagnie d'assurances et un exploitant d'autobus scolaires ont été interviewés. Il s'agit de :

- Bourassa Transport
- Economy Carriers
- Orléans Express
- Robert Transport
- Thomson Terminals
- Markel Insurance Company of Canada
- Le coordonnateur du transport scolaire du ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick

Bourassa Transport est un transporteur de détail dont le siège social est situé à Saint-Jean-sur-Richelieu au Québec. Il emploie au-delà de 125 employés et ses activités principales sont menées au Québec, en Ontario et aux États-Unis. Il fait appel aux services de quelques camionneurs artisans pour le transport sur de longues distances. En 1997, Bourassa Transport a été en cause dans un accident à un passage à niveau aux États-Unis. Les installations principales de cette entreprise se trouvent tout près d'une voie ferrée, de sorte que les conducteurs sont généralement conscients du danger des passages à niveau. Suite à l'accident survenu en 1997, Bourassa Transport a imposé à ses conducteurs qu'ils baissent la vitre de leur porte aux passages à niveau pour écouter s'il vient un train. L'entreprise ne connaissait pas le matériel publié par Opération Gareautrain.

Economy Carriers, une entreprise de l'Alberta, exploite un parc de plus de 350 tracteurs routiers et se spécialise dans le transport en vrac de marchandises dangereuses. Elle compte trois divisions consacrées au transport de carburant, de déchets et de marchandises. Elle n'a encore jamais eu d'accident à un passage à niveau. Chaque année depuis plusieurs années, elle invite des représentants du transport ferroviaire à s'adresser à ses conducteurs à propos d'Opération Gareautrain. Elle connaît très bien le matériel publié par cet organisme, notamment la bande vidéo intitulée *La Galerie*.

Orléans Express est une entreprise de transport de voyageurs située à Montréal au Québec. Elle exploite un service régulier avec un parc d'environ 60 autocars et un service d'affrètement sous le nom d'Autocars Dupont. Partout au Canada, les autocars sont tenus d'arrêter aux passages à niveau. Orléans Express forme ses propres conducteurs et les oblige à arrêter aux passages à niveau, à ouvrir la porte et à écouter s'il vient un train.

Robert Transport est une entreprise de camionnage pour compte d'autrui située à Boucherville au Québec. Elle exploite un parc de 1 000 tracteurs routiers, compte à son emploi 825 conducteurs et fait appel aux services d'un peu plus de 200 camionneurs artisans. Il est intéressant de noter qu'une voie ferrée privée traverse une de ses principales installations à Boucherville. Robert Transport était au courant de l'existence d'Opération Gareautrain, mais ne connaissait pas le matériel que cet organisme produit.

De la mémoire de ses employés, Robert Transport n'a jamais été déclaré coupable d'une infraction et n'a jamais eu d'accident à un passage à niveau. L'entreprise prend au sérieux la sécurité aux passages à niveau, et ce sujet fait partie de son programme de formation en matière de prévention des accidents. Elle compte parmi ses effectifs cinq formateurs employés à plein temps et offre à ses employés toute une gamme de programmes de formation, dont un sur le transport des marchandises dangereuses, qui rappelle l'obligation en vertu de la réglementation du Québec pour les conducteurs de véhicules transportant des quantités à signaler de marchandises dangereuses d'arrêter aux passages à niveau. Robert Transport a participé à l'établissement du système de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers du Québec et en connaît bien tous les aspects.

Thomson Terminals est une entreprise établie à Mississauga en Ontario qui offre des services de transport entre les provinces du centre du Canada et les États-Unis. Elle exploite un parc d'environ 150 tracteurs routiers, a des conducteurs à son emploi et fait appel aux services de camionneurs artisans. La mise en contexte de tout nouveau conducteur entrant à son service inclut un rappel sur la sécurité aux passages à niveau. Thomson Terminals ne connaissait pas le matériel publié par Opération Gareautrain. L'entreprise croit que la rationalisation du transport ferroviaire à laquelle on assiste depuis quelques années a réduit le nombre de passages à niveau en Ontario.

Markel Insurance Company of Canada est une compagnie d'assurances spécialisée dans les parcs de véhicules commerciaux : elle en compte plus de 400 parmi ses clients. Elle tient également une école de formation de conducteurs de véhicules commerciaux à Guelph en Ontario. Elle connaissait Opération Gareautrain. Cet assureur intervient seulement dans les cas d'accidents où les dommages matériels s'élèvent à plus de 5 000 $, soit le montant minimal de la franchise pour la plupart des polices d'assurances des transporteurs routiers. Comme elle reçoit très peu de réclamations concernant des accidents à des passages à niveau, elle ne considère pas ces accidents comme un problème urgent.

Au **Nouveau-Brunswick**, la grande majorité des autobus scolaires sont la propriété du **ministère de l'Éducation** de la province, qui en assure également l'exploitation. Selon les chiffres fournis par le Ministère, des 1 200 autobus en service chaque jour où il y a de

l'école dans cette province, 1 100 appartiennent au Ministère. La plupart des conducteurs d'autobus d'écoliers au Nouveau-Brunswick sont donc des employés du gouvernement.

Ce cas est singulier, car dans la plupart des provinces et territoires, le ramassage scolaire se fait par des entreprises privées.

Au moment où ils sont pris à l'emploi du ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick, les conducteurs d'autobus scolaires doivent suivre une formation d'une durée d'une semaine. La réglementation provinciale ainsi que les règles de prudence aux passages à niveau sont au programme. Le Ministère déplore cependant le fait que le guide officiel de l'automobiliste de la province ne montre pas les signaux utilisés aux passages à niveau. Les conducteurs à l'emploi du Ministère doivent suivre une fois l'an un cours de perfectionnement d'une durée de huit heures, où il est question notamment de la prévention des accidents aux passages à niveau.

Les conducteurs se voient rappeler qu'il est obligatoire d'ouvrir la porte ou de baisser la vitre aux passages à niveau, et qu'il est interdit de faire un changement de vitesse en traversant une voie ferrée.

Le personnel du Ministère responsable de la sécurité du transport scolaire et de la formation des conducteurs d'autobus d'écoliers était conscient de certains manquements à la sécurité aux passages à niveau et a pris les correctifs qui s'imposaient auprès des conducteurs concernés. Heureusement, ces problèmes n'ont donné lieu à aucun accident.

Les représentants du ministère de l'Éducation n'étaient pas au courant du système de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers en voie d'implantation dans la province. Ils croient que les autobus scolaires appartenant au Ministère et exploités par lui sont placés dans une catégorie à part des autres véhicules commerciaux. Ils sont cependant d'avis qu'il devrait en être autrement et que les véhicules commerciaux appartenant au gouvernement et les conducteurs de véhicules commerciaux à l'emploi du gouvernement devraient être assujettis au même régime et aux mêmes sanctions et peines que les autres véhicules commerciaux et conducteurs de véhicules commerciaux.

Le ministère de l'Éducation du Nouveau-Brunswick utilise le matériel produit par Opération Gareautrain dans son programme de formation des conducteurs. Il souhaite recruter trois formateurs de métier pour étendre son programme de formation à l'échelle de la province. Il appuie également la mise en place d'un réseau national d'organisations intéressées au transport d'écoliers. La première réunion de ce réseau a eu lieu l'an passé à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et la prochaine est prévue à Penticton, en Colombie-Britannique, en mai 2002.

Il ressort de ces propos que la plupart des transporteurs routiers prennent des mesures pour réduire les risques d'accidents aux passages à niveau. Et bien que traditionnellement, la sensibilisation des conducteurs de véhicules commerciaux en matière de sécurité ait été essentiellement le fait d'organismes provinciaux de promotion de la sécurité, il semble maintenant que le programme d'Opération Gareautrain soit

mieux connu et en voie de s'implanter. Il appert également que la question des infractions aux passages à niveau ne figure pas en tête de liste des priorités des transporteurs.

Tous les représentants de l'industrie consultés s'accordent pour dire que la sécurité aux passages à niveau est certes une question importante, mais que le système de cotes de sécurité pour les transporteurs est suffisant à cet égard. Aucun des transporteurs n'était au courant du fait que les infractions et les accidents aux passages à niveau ne sont pas traités de façon uniforme par toutes les juridictions. Tous ont été étonnés d'apprendre qu'en 1999, 49 accidents à des passages à niveau mettaient en cause des véhicules commerciaux.

8. TABLEAU DE LA SITUATION AUX ÉTATS-UNIS

Aux États-Unis, la sécurité aux passages à niveau incombe au gouvernement de l'État, à l'administration municipale et aux sociétés ferroviaires. Le système de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers et le traitement réservé aux infractions aux passages à niveau diffèrent légèrement de l'approche canadienne. Le transport ferroviaire de même que la sécurité de l'exploitation de véhicules commerciaux entre États sont sous réglementation fédérale. L'organisme responsable de la sécurité du transport routier est la Federal Motor Carrier Safety Administration (FMCSA). Pour ce qui concerne les passages à niveau, la Federal Highway Administration (FHWA) intervient également, mais seulement lorsqu'il s'agit de projets d'infrastructures routières comme les franchissements à niveaux différents.

La FMCSA est chargée, entre autres, d'évaluer le rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité. C'est elle qui définit les règles de sécurité aux passages à niveau que doivent respecter les conducteurs de véhicules commerciaux et les transporteurs routiers.

La Federal Railway Administration (FRA) est l'organisme responsable de la réglementation en matière de transport ferroviaire et, à ce titre, les règles de sécurité régissant les passages à niveau sont aussi de son ressort.

8.1 Évaluation du rendement des transporteurs routiers en matière de sécurité

Les autorités américaines ont aussi mis en place un système d'évaluation du rendement des transporteurs routiers sur le plan de la sécurité, qui débouche sur l'attribution de l'une de trois cotes : satisfaisant, conditionnel et insatisfaisant. Les facteurs qui sont pris en compte dans cette évaluation sont les suivants :

- Efficacité des mesures de contrôle de la sécurité en place
- Fréquence et gravité des infractions aux lois, règlements et codes de la route
- Fréquence et gravité des infractions aux lois, règlements et codes de la route mettant en cause les conducteurs/véhicules et relevées lors d'inspections routières
- Nombre et fréquence de mises hors service de conducteurs ou de véhicules
- Augmentation ou diminution du nombre d'infractions de même nature relevées lors de vérifications de sécurité ou de conformité
- Fréquence des accidents, fréquence des incidents mettant en cause des marchandises dangereuses, taux d'accidents par million de milles parcourus et autres indicateurs de manquements à la sécurité
- Nombre et gravité des infractions aux lois, règlements, ordonnances et normes en matière de sécurité de l'État qui correspondent à ceux du gouvernement fédéral.

La FMCSA utilise également un système de pondération pour tenir compte de la taille du parc et autres paramètres d'exploitation.

Elle utilise un outil appelé SafeStat (Safety Status Measurement System) pour établir un ordre de priorités en vue des vérifications de conformité des transporteurs. SafeStat est un

système automatisé d'analyse dirigé par les données, conçu pour intégrer les données issues des contrôles routiers, les résultats des vérifications de conformité effectuées chez les transporteurs et les données relatives aux infractions, afin d'obtenir un indicateur global du rendement des conducteurs en matière de sécurité.

L'indicateur de sécurité développé par l'algorithme SafeStat repose sur les données suivantes :

- Accidents mettant en cause des véhicules commerciaux et signalés aux autorités de l'État
- Vérifications de conformité suite à une inspection chez le transporteur
- Infractions relevées lors d'inspections chez les transporteurs
- Infractions relevées lors d'inspections routières
- Données de recensement des transporteurs.

Les inspecteurs de l'État et du gouvernement fédéral tiennent compte de ce qui suit lors des vérifications de conformité des transporteurs :

- Tests d'alcoolémie et de dépistage de drogue
- Conditions du permis de conduire un véhicule commercial
- Montant minimum de garantie d'assurances
- Qualifications des conducteurs
- Conduite de véhicules automobiles
- Pièces et accessoires requis pour la sécurité
- Heures de service des conducteurs
- Vérifications, réparations, entretien
- Présence de marchandises dangereuses.

Avec le système SafeStat, chaque transporteur est évalué à partir de données uniformisées sur les manquements à la sécurité. La taille du parc exploité par le transporteur et son niveau d'exposition au risque sont pris en compte. Et certaines données sont pondérées pour tenir compte de la gravité des infractions. Ainsi, par exemple, un point est attribué pour un accident avec dommages matériels seulement, et deux points pour un accident avec blessés ou tués.

Le système SafeStat sert principalement à repérer les transporteurs routiers les moins performants sur le plan de la sécurité, soit ceux que les programmes de répression des infractions de l'État et de la FMCSA doivent viser en premier. Le public peut avoir accès à SafeStat par Internet, en activant sur le site de la FMCSA le lien Analysis & Information Online.

À l'heure actuelle, les infractions aux passages à niveau ne sont pas consignées séparément dans le système SafeStat ni prises expressément en compte dans l'établissement de la cote de sécurité des transporteurs par la FMCSA. Les accidents survenus aux passages à niveau, s'ils sont signalés, sont traités comme n'importe quel autre accident de la route.

8.2 Infractions aux passages à niveau

La responsabilité des infractions et accidents aux passages à niveau est imputée aux conducteurs. La FHWA a été appelée à étudier ces infractions et accidents pour s'acquitter du mandat dont l'investissait l'*Interstate Commerce Commission Termination Act of 1995*, à savoir définir des règles, y compris des sanctions et des peines, visant à réduire les manquements à la sécurité des camionneurs aux passages à niveau. Suite à une collision survenue en mars 1998 entre un train de la société Amtrak et un ensemble routier transportant de l'acier, qui a fait 11 morts et plus de 100 blessés, la FHWA a fait part de son intention de prendre un règlement. Le nouveau règlement a été adopté en 1999.

Dans ce règlement, la FHWA définit de nouvelles règles relatives à la sécurité aux passages à niveau et prévoit de nouvelles peines pour les infractions à ces règles commises par les conducteurs de véhicules commerciaux. Ceux-ci s'exposent aux peines suivantes :

- Pour une première infraction, suspension du permis de conduire un véhicule commercial pour une période d'au moins 60 jours
- Pour une deuxième infraction en trois ans, même peine, mais pour une période d'au moins 120 jours
- Pour une troisième infraction en trois ans, même peine, mais pour une période d'au moins un an.

De plus, un transporteur qui laisse sciemment un conducteur enfreindre ces règles ou qui l'oblige à le faire est passible d'une amende pouvant aller jusqu'à 10 000 $.[8] Ce sont les tribunaux de la juridiction où l'infraction est commise qui décident de la peine à imposer.

Les conducteurs de véhicules commerciaux peuvent perdre leur permis pour avoir commis l'une ou l'autre des infractions ci-dessous.

- Ne pas ralentir et s'assurer que la voie est libre avant de s'engager dans un passage à niveau
- Ne pas arrêter à un passage à niveau alors qu'un train approche
- Pour un conducteur de véhicule transportant des passagers payants ou des marchandises dangereuses, ne pas arrêter à un passage à niveau (ce qu'exige déjà la réglementation en vigueur)
- S'engager dans un passage à niveau en ne pouvant le franchir complètement sans devoir s'arrêter
- Ne pas respecter la signalisation ou l'ordre d'un agent de la circulation à un passage à niveau
- Tenter de franchir un passage à niveau malgré une garde au sol insuffisante.

---

[8] J. Thomas, "New CDL Rules for Railway Crossing Infractions", *Commercial Carrier Journal*, October 1999, p. 10.

À la demande des gouvernements des États, l'entrée en vigueur des nouvelles règles a été reportée jusqu'en 2002, soit un délai de trois ans pour permettre aux États de modifier leurs lois et règlements en conséquence. Au terme de ce délai, les États en défaut par rapport aux nouvelles exigences s'exposeront à perdre l'aide financière prévue par la FMCSA.

Plus récemment, la FMCSA a proposé de nouvelles règles en vertu desquelles un conducteur se verrait retirer son permis de conduire un véhicule commercial s'il était déclaré coupable de certaines infractions commises même au volant d'un autre type de véhicule. Ces règles obligeraient les États à retirer le permis de conduire un véhicule commercial aux conducteurs se rendant coupables de ces infractions, et interdiraient aux employeurs de laisser au volant de leurs véhicules commerciaux des conducteurs ayant perdu leur permis pour ces infractions. Le but de ce projet est de rehausser la sécurité routière en n'autorisant au volant de véhicules lourds que les conducteurs ayant un bon dossier en matière de sécurité. Une des infractions qui entraînerait la perte du permis de conduire un véhicule commercial est le non-respect de la signalisation à un passage à niveau.

8.3 Résumé

Aux États-Unis, la responsabilité des infractions commises aux passages à niveau incombe au conducteur. Ces infractions ne sont pas prises en compte dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs par le Department of Transportation (U.S. DOT), la raison invoquée étant la difficulté que présente le transfert des données entre les États, municipalités et sociétés ferroviaires et le palier fédéral.

Le fait de faire porter la responsabilité des infractions et accidents aux conducteurs suppose aussi, comme au Canada, la coopération des autorités locales. Si l'ensemble des États adhèrent à ce principe et se dotent de la législation nécessaire, on pourra peut-être constater une plus grande prudence de la part des conducteurs. Il est encore trop tôt pour juger l'efficacité de cette approche comme moyen de réduire le nombre d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux.

La FRA contribue également à la sécurité de la circulation routière aux passages à niveau. Elle gère une base de données dans laquelle sont consignés tous les accidents survenus à des passages à niveau, et qui comprend, pour chaque passage à niveau, un indice de risque calculé en fonction de ces accidents. Ces données sont consultées lors de projets d'infrastructures routières de franchissement de voies ferrées.

Bref, les autorités américaines n'accordent pas un traitement particulier aux infractions aux passages à niveau dans l'évaluation du niveau de risque des transporteurs routiers. Les accidents aux passages à niveau sont traités comme n'importe quel autre accident de la route. À l'heure actuelle, la FMCSA effectue entre 10 000 et 12 000 vérifications de conformité par année. En vertu d'une loi adoptée par le Congrès en 1999 (la *Motor Carrier Safety Improvement Act of 1999*), elle pourrait se voir contrainte d'ajouter de nouveaux éléments à sa liste de vérifications. Le nombre total de vérifications de conformité se trouverait alors majoré de 40 000 par mois.

Il appert par ailleurs que les autorités américaines n'ont encore cherché aucun moyen d'accorder un traitement particulier aux infractions et accidents aux passages à niveau dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers.

9. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Peu d'attention a été accordée aux infractions et accidents aux passages à niveau lors des débats pancanadiens tenus en marge de la mise en place de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers. Et le nombre peu élévé d'accidents aux passages à niveau publics mettant en cause des véhicules commerciaux fait plutôt pencher en faveur du statu quo, d'autant plus que ce nombre est à la baisse depuis quelques années.

Par ailleurs, le programme Direction 2006 offre à l'ensemble de la communauté intéressée par la sécurité du transport routier une occasion de faire converger leurs efforts sur un problème particulier de sécurité. L'évaluation du rendement en matière de sécurité des conducteurs de véhicules commerciaux et des entreprises de transport routier peut avoir un effet bénéfique sur la sécurité aux passages à niveau. L'attribution de cotes de sécurité offre un moyen d'identifier les contrevenants aux règles de sécurité aux passages à niveau et de mieux les cibler dans les programmes de répression des infractions. Qui plus est, ce système est en voie d'acquérir une portée nationale et internationale.

Il ne fait aucun doute que toutes les parties intéressées prennent au sérieux les risques d'accidents aux passages à niveau mettant en cause des véhicules commerciaux. Mais le nombre de ces accidents est si faible que les autorités provinciales n'ont pas jugé nécessaire d'accorder une importance particulière à ce problème dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers. Elles n'ont cependant aucune objection à réexaminer la question si le processus peut mener à une sécurité accrue.

L'étude a révélé que le traitement réservé aux infractions aux passages à niveau n'est pas le même au Canada et aux États-Unis. Aux États-Unis, les sanctions et peines prévues pour ces infractions visent uniquement les conducteurs, alors qu'au Canada, elles visent davantage les transporteurs que les conducteurs.

Trois avenues s'offrent aux intervenants pour faire avancer le dossier de la sécurité dans le sens de Direction 2006, qui vise à réduire de moitié le nombre d'accidents aux passages à niveau d'ici 2006 : la collecte de données, la réglementation et la sensibilisation des premiers intéressés.

Collecte de données : La caractérisation des conducteurs de véhicules commerciaux et des entreprises de transport routier en cause dans des infractions ou des accidents aux passages à niveau faciliterait la définition des mesures de répression à prendre. Il semble que ce serait la prochaine étape du processus de perfectionnement de la base de données existante. Il y a quelques années, les utilisateurs de cette base de données remettaient en question la ventilation des données recueillies sur les véhicules commerciaux en cause dans des accidents. D'aucuns trouvaient que le terme «camion» était trop vague. La situation a été améliorée. Aujourd'hui, il s'agirait de recueillir des données plus précises sur les caractéristiques des conducteurs et des transporteurs déclarés coupables d'infractions ou responsables d'accidents. Sans ces données, il est difficile d'établir des programmes ciblés de répression des infractions ou de sensibilisation à la sécurité.

Il convient de noter que les rapports d'accidents établis par les services de police contiennent des détails intéressants à cet égard.

Ce niveau de détail dans la collecte des données est d'autant plus important que l'industrie du transport routier est très hétérogène. La grande majorité des transporteurs routiers sont de petites entreprises exploitant moins de 10 véhicules. Dans certaines provinces, c'est le cas pour plus de 80 p. 100 des transporteurs, ces derniers travaillent à leur compte ou pour le compte d'autrui. En nombres absolus, il s'agit de plusieurs centaines de milliers de camionneurs artisants et d'entreprises. Le nombre de véhicules commerciaux en service au Canada dépasse les 750 000. S'ajoutent à ce nombre les véhicules d'entreprises américaines qui circulent en territoire canadien.

La collecte de données plus détaillées permettant d'identifier les contrevenants aux règles de sécurité permettrait à la fois de mieux cibler les campagnes de sensibilisation à la sécurité et de répression des infractions et d'affiner le système d'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs.

Il convient de souligner que les infractions et accidents aux passages à niveau de lignes ferroviaires de compétence provinciale sont pris en compte dans les régimes provinciaux de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers, mais non dans les statistiques du Bureau de la sécurité des transports. S'il en était autrement, on peut penser que les chiffres publiés par le BST sur les accidents aux passages à niveau seraient légèrement plus élevés.

Réglementation : Cet aspect constituait un des principaux objets de la présente étude, et celle-ci a révélé que les provinces et territoires tiennent compte dans leurs régimes respectifs de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers des infractions et accidents aux passages à niveau. Le peu d'importance qui leur est accordé s'explique peut-être par le pourcentage très faible qu'ils représentent par rapport à la totalité des infractions et accidents mettant en cause des véhicules commerciaux. Il n'en demeure pas moins que des infractions sont commises aux passages à niveau par des conducteurs de véhicules commerciaux et que des accidents surviennent. Le risque que présentent les contrevenants ne peut donc pas être écarté.

L'étude a surtout révélé le manque d'uniformité à la fois dans les infractions aux passages à niveau qui sont prises en compte dans l'établissement de la cote de sécurité des transporteurs et dans le traitement réservé à ces infractions.

Il existe des mécanismes qui permettraient de normaliser le traitement réservé aux infractions aux passages à niveau. Une réglementation fédérale, par exemple, assurerait un traitement uniforme de ces infractions dans l'ensemble des provinces et territoires, comme c'est le cas des infractions commises au code criminel. Cependant, la prise de dispositions réglementaires sous le régime de la *Loi sur les transports routiers* visant expressément les passages à niveau serait probablement considérée comme une solution démesurée.

Le tableau d'équivalences des déclarations de culpabilité de la CCATM est une indication que beaucoup d'efforts ont déjà été consacrés à l'uniformisation des contraventions et des sanctions/peines. Il semble que le mieux pour uniformiser le traitement qui doit leur être réservé est de travailler à partir de ce tableau. À cet égard, le tableau de la CCATM serait utile pour ce qui suit :

- Définition des infractions aux passages à niveau à prendre en compte dans les systèmes de cotes de sécurité pour les transporteurs routiers de toutes les provinces et de tous les territoires du Canada
- Désignation uniforme des infractions aux passages à niveau comprises dans le tableau d'équivalences de la CCATM
- Pondération uniforme des infractions et accidents aux passages à niveau.

La normalisation à l'échelle du Canada des infractions aux passage à niveau et de leur traitement est peut-être la première étape à franchir avant de pouvoir intégrer ce facteur au système d'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers.

Elle permettrait en outre de mieux comprendre les différences entre les systèmes en vigueur au Canada et aux États-Unis.

Campagnes de sensibilisation : Les entretiens avec des représentants de l'industrie ont révélé qu'Opération Gareautrain n'est pas connue de tous les transporteurs. Il y aurait lieu de suppléer cette lacune par une campagne de sensibilisation menée de concert avec des organismes en contact étroit avec l'industrie. Cependant, comme les caractéristiques des conducteurs et transporteurs qui enfreignent les règles de sécurité aux passages à niveau sont encore relativement inconnues, il est difficile de concevoir une campagne ciblée. Une des questions qui se posent est de savoir quels outils, quels moyens de communication permettraient d'atteindre les conducteurs les plus enclins à prendre des risques aux passages à niveau. Car il ne sert à rien de s'adresser à un auditoire qui est déjà acquis à l'importance de la sécurité. Ce qui amène à constater que toute action de sensibilisation des contrevenants est étroitement liée à la collecte des données.

Pour l'heure, une des mesures envisageables pour atteindre un très grand nombre d'exploitants de véhicules commerciaux serait de distribuer l'information sur la sécurité aux passages à niveau par l'entremise de fournisseurs de produits intéressant l'ensemble des transporteurs routiers, peu importe les véhicules exploités. En passant par les entreprises pétrolières, par exemple, ou les contructeurs de véhicules et de moteurs, il serait possible d'atteindre tous les exploitants de véhicules commerciaux.

Une autre façon d'atteindre les transporteurs serait de tenir un stand d'information dans les expositions de camions qui se tiennent au Canada. Les transporteurs routiers qui fréquentent ces expositions sont nombreux, et ils prennent le temps de s'arrêter aux stands qui présentent de l'information qui les intéresse.

Les relais routiers sont aussi des endroits propices pour transmettre de l'information aux camionneurs. L'efficacité des napperons en papier comme moyen de communication a

été démontrée lors de campagnes antérieures de sensibilisation à la sécurité routière, notamment la campagne «Share the Road».

Pour résumer, cette étude a permis de formuler les recommandations suivantes, qui s'adressent à toutes les parties intéressées par la sécurité aux passages à niveau :

- Définir avec précision les caractéristiques des conducteurs de véhicules commerciaux et des transporteurs qui enfreignent les règles de sécurité ou se trouvent en cause dans des accidents aux passages à niveau afin d'être en mesure de cibler ces groupes
- Décrire clairement les infractions aux passages à niveau à prendre à compte dans l'attribution de cotes de sécurité aux transporteurs routiers
- Uniformiser le traitement réservé à ces infractions, à savoir le nombre de points d'inaptitude à leur attribuer
- Décrire clairement les infractions commises par les conducteurs de véhicules commerciaux aux passages à niveau
- Assurer une distribution plus large du matériel d'information et de sensibilisation produit dans le cadre du programme Opération Gareautrain afin d'atteindre le plus grand nombre possible de transporteurs routiers. Les napperons en papier dans les relais routiers, par exemple, permettent d'atteindre un grand nombre de camionneurs.

L'étude a aussi confirmé que tous prennent au sérieux le risque d'accidents aux passages à niveau et sont disposés à réunir leurs efforts pour rehausser la sécurité du transport routier en général. Toute mesure prise pour identifier les contrevenants aux règles de la sécurité et réprimer les infractions, si modeste soit-elle, contribue aux objectifs de Direction 2006.

BIBLIOGRAPHIE

1. Alberta Infrastructure, Vehicle Safety and Carrier Services, *Developing a Carrier Discipline Support Formula – 2000.*
2. Alberta Infrastructure, Vehicle Safety and Carrier Services, *National Safety Code Presentation*, Red Deer, 1998.
3. Bureau de la sécurité des transports, *Large Truck Accidents*, 1993-1998.
4. Centre de développement des transports, «La sécurité des passages à niveau – Lancement d'un programme de recherche d'une durée de quatre ans», *Actualités R&D*, TP 10913, Vol. 9, n° 4, octobre 1999.
5. CN Police, *Operation Lifesaver Statistics*, 2000.
6. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, *Conviction Equivalency Table*, 1997.
7. Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé, *Norme n° 14 du Code canadien de sécurité : Examen de conformité – Cote de sécurité*, 1997.
8. Gazette du Canada Partie II, Vol. 132, N° 10, *Règlement modifiant le Règlement sur les contraventions*, 1998.
9. Lois codifiées du Canada, *Loi concernant les contraventions aux textes législatifs fédéraux*, 1992.
10. Ministère des Transports de l'Ontario, *Évaluation de la sécurité des transporteurs et immatriculation d'utilisateur de véhicule utilitaire (IUVU) – Fiche d'information*, 2000.
11. Ministère des Transports du Nouveau-Brunswick, *Carrier Profile Demerit Points*, 2000.
12. Nix, Fred, *National Safety Code Standard # 14 - Description and Analysis of Procedures*, Ottawa, 2000.
13. Nouveau-Brunswick, *Loi sur les véhicules à moteur*, 1995.
14. Polk Gribbon, Amy, *ITS Applications to Railroad Crossing Safety: A Summary of U.S. Activities*, Jet Propulsion Laboratory/Maden Tech, Inc., Washington, D.C., 1998.
15. Société de l'assurance automobile du Québec, *Obligations des utilisateurs de véhicules lourds*, 1999.
16. Société de l'assurance automobile du Québec, *Politique d'évaluation des propriétaires et des exploitants de véhicules lourds*, 1999.
17. Thomas, Jim, "New CDL Rules for Railway Crossing Infractions", *Commercial Carrier Journal*, p. 10, October 1999.
18. Transports Canada, Direction générale de la sécurité ferroviaire, *Données, analyse et rapports sur les événements*, 2000.
19. Transports Canada, *Les transports au Canada : rapport annuel 1999.*
20. Transports Canada, *Les transports au Canada : rapport annuel 2000.*
21. United States Department of Transportation, *Accidents That Shouldn't Happen*, report of the Grade Crossing Task Force to Secretary Frederico Pena, March 1996.
22. United States Department of Transportation, Federal Motor Carrier Safety Administration, *SafeStat Concept*, 2000.
23. United States General Accounting Office, Freight Trucking, *Promising Approach for Predicting Carriers' Safety Risks*, 1991.
24. Voiries et Services gouvernementaux Manitoba, *Safety Ratings*, Public Presentation, 2000.

25. Witte, K. and Donohue, W., "Preventing Vehicle Crashes with Trains at Grade Crossings: The Risk Seeker Challenge", *Accident Analysis and Prevention*, 32 (2000), pp. 127-139.

ANNEXE A

CODES DE LA ROUTE ET RÈGLEMENTS PROVINCIAUX, ET PARTIES PERTINENTES DE LA *LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE*

Cette partie contient les dispositions législatives visant les infractions relatives à la conduite aux passages à niveau en Colombie-Britannique, en Alberta, en Saskatchewan, au Manitoba, en Ontario, au Québec, au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Elle comprend également la réglementation fédérale connexe en vertu de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*, y compris des dispositions du *Règlement sur les contraventions*.

Colombie-Britannique

Motor Vehicle Act, R.S.B.C. 1996, c. 318.

[TRADUCTION]

Passage à niveau

185 (1) Un conducteur qui s'approche d'un passage à niveau au moment où :

(a) un dispositif de signalisation électrique ou mécanique nettement visible indique l'approche d'un train,

b) une barrière est abaissée ou un signaleur indique l'approche ou le passage d'un train,

c) un train s'approche d'un passage à niveau et se trouve à environ 500 mètres de celui-ci et émet un signal audible ou est visible et que ce train, en raison de sa vitesse ou de sa proximité, présente un danger imminent,

doit arrêter son véhicule à 5 mètres au moins et à 15 mètres au plus du rail le plus proche de la voie ferrée, et ne doit remettre en marche le véhicule que s'il peut le faire en toute sécurité.

(2) Il est interdit de conduire un véhicule à travers ou au-dessous d'une barrière de passage à niveau, ou de la contourner, lorsque cette barrière est fermée ou lorsqu'elle est en train d'être ouverte ou fermée.

(3) Si une signalisation d'arrêt est érigée à un passage à niveau, le conducteur qui s'approche de celui-ci

a) doit arrêter son véhicule

(i) à 5 mètres au moins,

(ii) à 15 mètres au plus du rail le plus proche de la voie ferrée,

b) et il ne doit remettre en marche son véhicule que s'il peut le faire en toute sécurité.

(4) Sauf à une ligne ferroviaire secondaire ou à un embranchement particulier dans une zone industrielle ou résidentielle, le conducteur

a) de tout véhicule transportant à titre onéreux des passagers,

b) de tout autobus scolaire transportant des enfants,

c) de tout véhicule transportant des substances explosives, toxiques ou inflammables,

d) de tout véhicule transportant des liquides ou des gaz inflammables, que ce véhicule soit vide ou non,

qui s'approche d'un passage à niveau qui n'est pas protégé par des barrières ou des feux de signalisation, sauf si un signaleur donne l'ordre de poursuivre son chemin, doit :

e) arrêter son véhicule

(i) à 5 mètres au moins,

(ii) et à 15 mètres au plus du rail le plus proche de la voie ferrée,

f) s'immobiliser, regarder dans les deux directions de la voie ferrée pour voir si un train s'approche, et écouter s'il n'y a pas de signaux indiquant l'approche d'un train,

g) se remettre en marche s'il peut le faire en toute sécurité.

(5) Une fois que le conducteur a arrêté son véhicule conformément à cet article, il

a) doit traverser le passage à niveau en utilisant un rapport de la boîte de vitesses tel qu'il n'a pas besoin de changer de vitesse pendant la traversée,

b) ne doit pas changer de vitesse pendant la traversée,

c) ne doit pas arrêter son véhicule lorsqu'une partie de celui-ci se trouve sur ou au-dessus de la voie ferrée.

(6) Malgré la présente loi, le conducteur d'un véhicule qui s'approche d'une voie ferrée doit conduire prudemment pour éviter d'entrer en collision avec un train qui s'approche.

Arrêt interdit d'un véhicule

189 (1) Sauf lorsque cela est nécessaire pour ne pas nuire à la circulation, ou pour respecter la loi ou les directives d'un agent de la paix ou d'un dispositif de signalisation, nul ne doit arrêter, immobiliser ou stationner son véhicule.

(i) dans les 15 mètres du rail le plus proche de la voie ferrée;

Alberta

Highway Traffic Act, R.S.A. 1980, c. H-7.

[TRADUCTION]

Passage à niveau

104 (1) Lorsque, à un passage à niveau :

a) un dispositif de signalisation électrique ou mécanique nettement visible indique l'approche d'un train,
b) une barrière est abaissée ou un signaleur indique l'approche ou le passage d'un train,
c) un train s'approche du passage à niveau, se trouve à environ 500 mètres de celui-ci et émet un signal audible ou est visible,
d) un train est visible et s'approche du passage à niveau et présente un danger imminent, en raison de sa vitesse ou de sa proximité,

le conducteur qui s'approche du passage à niveau :

e) doit arrêter son véhicule à au moins 5 mètres du rail le plus proche de la voie ferrée,
f) ne doit pas poursuivre son chemin avant
(i) que le train soit passé, ou
(ii) qu'il se soit arrêté,

et qu'il puisse repartir en toute sécurité.

(2) Il est interdit de conduire un véhicule à travers ou au-dessous d'une barrière de passage à niveau, ou de la contourner, lorsque cette barrière est fermée ou lorsqu'elle est en train d'être ouverte ou fermée.

(3) Si une signalisation d'arrêt est érigée à un passage à niveau, le conducteur qui s'approche de celui-ci

a) doit arrêter son véhicule
(i) à 5 mètres au moins,
(ii) à 15 mètres au plus,

du rail le plus proche de la voie ferrée,

b) et ne doit remettre en marche son véhicule que s'il peut le faire en toute sécurité.

(4) Lorsque le passage à niveau n'est pas protégé par des feux de signalisation, le conducteur

a) de tout autobus scolaire,
b) de tout véhicule qui transporte des substances explosives,
c) de tout véhicule qui transporte des liquides ou gaz inflammables,
que ce véhicule soit vide ou non,

doit arrêter le véhicule à 5 mètres au moins ou à 15 mètres au plus du rail le plus proche de la voie ferrée;

d) doit demeurer arrêté, regarder dans les deux directions de la voie ferrée pour voir si un train ne s'approche pas et écouter s'il n'y a pas de signaux indiquant l'approche d'un train,
e) ne doit remettre en marche son véhicule que s'il peut le faire en toute sécurité,
f) dans le cas d'un autobus scolaire, doit ouvrir la porte avant et, s'il peut le faire d'une main, ouvrir également la glace la plus rapprochée.

(5) Le paragraphe (4) ne s'applique pas lorsqu'un agent de la paix ou un signaleur donne des ordres contraires.

(6) Le conseil municipal peut, par arrêté, décider que le paragraphe (4) ne s'applique pas à l'un ou l'autre ou à l'ensemble des passages à niveau de son territoire.

(7) Lorsqu'un conducteur a arrêté son véhicule conformément au présent article :

a) il doit traverser le passage à niveau en utilisant un rapport de la boîte de vitesses tel qu'il n'a pas besoin de changer de vitesse pendant la traversée,
b) il ne doit pas changer de vitesse pendant la traversée.

RSA 1980 c. H-7, art. 104

Sanction

169 (1) Sauf disposition contraire de la présente loi, une personne qui est coupable d'une infraction en vertu de la loi ou du règlement, pour laquelle une sanction n'est pas prévue, est passible d'une amende d'au plus 500 $ et en cas de défaut de paiement, est passible d'une peine d'emprisonnement d'au plus 6 mois, ou d'une peine d'emprisonnement d'au plus 6 mois sans avoir la possibilité de payer une amende.

Saskatchewan
Highway Traffic Act, S.S. 1986, c. H-3.1

[TRADUCTION]

Passage à niveau

Arrêt

40 (4) Le conducteur doit arrêter son véhicule :

a) chaque fois qu'un signal d'arrêt est érigé;

b) lorsqu'il approche d'un passage à niveau et qu'un signaleur ou une signalisation automatique indique l'approche d'un train;

c) lorsqu'un brigadier qui patrouille un passage à niveau lui ordonne de le faire en vertu du paragraphe 188(4) de la *Education Act*.

(5) Le conducteur :

a) de tout autobus qui transporte des passagers;

b) de tout véhicule qui transporte des marchandises en quantités telles qu'il doit porter une plaque conformément au Règlement pris en vertu de *La Loi sur le transport des marchandises dangereuses*;

(c) abrogée. 1989-90, c. 10, art. 9.

doit arrêter le véhicule avant de poursuivre son chemin et de traverser le passage à niveau.

(6) Toute personne tenue d'arrêter son véhicule en vertu du paragraphe (4) ou (5) ne doit poursuivre son chemin que si elle peut le faire en toute sécurité.

(7) Le paragraphe (5) ne s'applique pas si une signalisation automatique est érigée à un passage à niveau et que le signal indique qu'il est sécuritaire de se remettre en marche.

Peine

Infractions et peines générales

94 Quiconque contrevient à toute disposition de la loi ou du règlement, pour laquelle aucune sanction n'est spécifiquement prévue, ou qui désobéit à un ordre de la commission, est coupable d'une infraction et est passible, sur déclaration de culpabilité :

a) dans le cas d'une personne physique, d'une amende d'au plus 1 000 $;

b) dans le cas d'une personne morale, d'une amende d'au plus 2 000 $.

1986, c. H-3.1, art. 94.

Manitoba

Code de la route, L.M. 1986, c. 3 - Chap. H60

Passage de voies ferrées

134(1) Le conducteur qui s'approche d'un passage à niveau

a) doit arrêter son véhicule, dans le cas où un signal «arrêt» ou «stop» a été érigé au passage à niveau,

(i) à 5 mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée si le passage à niveau se trouve dans une zone de limitation de vitesse,

(ii) à 15 mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée si le passage à niveau ne se trouve pas dans une zone de limitation de vitesse,

et il ne doit se remettre en marche que s'il peut le faire en toute sécurité;

b) doit arrêter son véhicule conformément à l'alinéa a) si un dispositif de signalisation électrique ou mécanique, clairement visible, indique l'approche d'un train; il ne peut pas se remettre en marche tant que ce signal continue de donner l'avertissement à moins qu'un agent de la paix ou un signaleur ne donne l'ordre contraire et qu'il ne puisse le faire en toute sécurité; dans tous les cas où le passage à niveau se trouve dans une zone de limitation de vitesse et que le train est arrêté ou loin du passage à niveau, le conducteur peut franchir le passage à niveau s'il peut le faire en toute sécurité;

c) doit arrêter son véhicule conformément à l'alinéa a) si la barrière est abaissée, si le signaleur signale l'approche ou le passage d'un train, ou si un train est à proximité dangereuse du passage à niveau et donne un signal sonore ou est visible; le conducteur ne peut pas se remettre en marche tant que la barrière est abaissée ou que le signaleur continue de signaler l'approche d'un train, à moins

qu'un agent de la paix ou que le signaleur ne donne l'ordre contraire et qu'il ne puisse le faire en toute sécurité.

Définition de «signaleur»

134(2) Pour l'application du présent article et de l'article 135, est assimilé à un «**signaleur**» tout serre-frein ou tout autre cheminot faisant partie de l'équipage d'un train et qui, dans le cadre de l'exploitation de ce train, donne des avertissements aux usagers de la route.

Arrêt de certains véhicules aux passages de voies ferrées

135(1) Sous réserve des paragraphes (3) et (4), le conducteur :

a) de tout véhicule qui transporte à titre onéreux des passagers,
b) de tout autobus scolaire transportant des enfants,
c) de tout véhicule transportant des liquides ou gaz inflammables,
que ce véhicule soit vide ou non,

qui s'approche d'un passage à niveau doit arrêter son véhicule à 5 mètres au moins et à 15 mètres au plus du rail le plus proche de la voie ferrée. Une fois le véhicule à l'arrêt, le conducteur doit :

d) regarder dans les deux directions de la voie ferrée pour voir si un train ne s'approche pas,
e) écouter s'il n'y a pas de signaux indiquant l'approche d'un train,
f) dans le cas d'un autobus ou d'un autobus scolaire, en ouvrir la porte.

Le conducteur ne doit se remettre en marche que s'il peut le faire en toute sécurité.

Traversée de passage à niveau sans changement de vitesse

135(2) Sous réserve du paragraphe (4), le conducteur qui s'est arrêté puis se remet en marche conformément au paragraphe (1), doit traverser le passage à niveau en utilisant un rapport de la boîte de vitesses tel qu'il n'a pas besoin de changer de vitesse pendant la traversée, au cours de laquelle il lui est interdit de changer de vitesse.

Exceptions au paragraphe (1)

135(3) Le paragraphe (1) ne s'applique pas :

a) lorsqu'un agent de la paix ou un signaleur donne aux véhicules l'ordre de poursuivre leur chemin;
b) lorsque le passage à niveau est protégé par une barrière ou un feu de signalisation, lesquels ne sont pas en service au moment considéré.

Exceptions aux paragraphes (1) et (2)

135(4) Les paragraphes (1) et (2) ne s'appliquent pas :

a) à un passage à niveau de tramway à l'intérieur d'une zone de limitation de vitesse;
b) à un passage à niveau d'épi industriel à l'intérieur d'une zone de limitation de vitesse.

Violation d'une barrière de passage à niveau

190(2) Il est interdit de conduire un véhicule à travers ou au-dessous d'une barrière de passage à niveau, ou de la contourner, lorsque cette barrière est fermée ou lorsqu'elle est en train d'être ouverte ou fermée.

Peine générale pour diverses infractions

239 Quiconque enfreint ou refuse, omet ou néglige d'observer :

a) une disposition de la présente loi ou des règlements pris pour son application,
b) un arrêté municipal régulièrement adopté sous le régime de la présente loi,
c) l'ordre d'un agent de la paix, à l'exception de l'ordre visé à l'article 76.1, l'ordre d'une autorité chargée de la circulation, du Conseil routier, de la commission du transport ou de toute autre autorité ou personne, donné légalement en vertu de la présente loi, ou indiqué ou transmis par un dispositif de signalisation,

est coupable d'une infraction et, en l'absence de toute peine prévue en la matière par la présente loi, par l'arrêté municipal ou par le règlement applicable, est passible, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, d'une amende n'excédant pas 500 $ et de la suspension de son permis pour une période n'excédant pas 30 jours.

L.M. 1989-90, c. 4, art. 6; L.M. 1996, c. 26, art. 17.

Ontario

Code de la route, L.R.O. 1990, c. H-8.

Modifié par l'art. 2 du chap. 20 de 1992; le chap. 8 de 1993; l'art. 1 du chap. 13 de 1993; le chap. 18 de 1993; l'ann. du chap. 7 de 1993; l'art. 2 du chap. 31 de 1993; le chap. 34 de 1993; le chap. 40 de 1993; l'art. 138 du chap. 27 de 1994; le chap. 28 de 1994; le chap. 29 de 1994; le chap. 35 de 1994; l'art. 2 de l'ann. E du chap. 1 de 1996; l'art. 26 du chap. 9 de 1996; les art. 1, 2, 3, 5, 7-10, 13-21, 23-30 du chap. 20 de 1996; l'art. 71 du chap. 32 de 1996; les art. 1 à 11 et 13 à 17 du chap. 33 de 1996; le chap. 12 de 1997; les art. 68 à 70 du chap. 31 de 1996; l'art. 81 du chap. 4 de 1997; l'ann. du chap. 26 de 1997; les art. 25 à 27 du chap. 5 de 1998; le chap. 6 de 1998; l'art. 120 du chap. 41

de 1997; l'art. 103 du chap. 35 de 1998; l'art. 56 de l'ann. G du chap. 18 de 1998; l'art. 67 du chap. 28 de 1998; les para. 1(1), (2), 2(1), (2), 3(1), 4, 5(1), (2), et l'art. 6 du chap. 38 de 2000; l'art. 9 de l'ann. B du chap. 12 de 1999; l'art. 3 de l'ann. R du chap. 12 de 1999; le chap. 13 de 1999; l'art. 7 du chap. 8 de 1999; l'art. 24 de l'ann. G du chap. 12 de 1999; l'art. 1 du chap. 15 de 2000.

Arrêt à un passage à niveau

163. Lorsque le conducteur d'un véhicule aborde un passage à niveau au moment où un dispositif de signalisation électrique ou mécanique nettement visible ou un signaleur indiquent l'approche d'un train, il s'arrête à 5 mètres au moins du rail le plus proche de la voie et ne repart que lorsqu'il peut le faire en toute sécurité.
L.R.O. 1990, chap. H.8, art. 163.

Interdiction de conduire un véhicule sous les barrières d'un passage à niveau

164. Nul ne doit conduire un véhicule à travers ou sous les barrières d'un passage à niveau, ou en les contournant, lorsque ces barrières sont fermées ou en train de s'ouvrir ou de se fermer.
L.R.O. 1990, chap. H.8, art. 164.

Véhicules de transport en commun tenus de s'arrêter à un passage à niveau

174. (1) Lorsqu'il aborde, sur une voie publique, un passage à niveau non protégé par des barrières ou des feux de signalisation, le conducteur d'un véhicule de transport en commun, sauf indication contraire d'un signaleur, fait ce qui suit :

a) il arrête son véhicule à 5 mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée;
b) il regarde dans les deux sens de la voie;
c) il ouvre une porte du véhicule et écoute pour vérifier si un train approche;
d) lorsqu'il peut le faire en toute sécurité, il franchit la voie avec son véhicule embrayé de façon à n'avoir pas besoin de changer de vitesse pendant qu'il traverse la voie;
e) il ne change pas de vitesse pendant qu'il traverse la voie.

Autobus scolaires tenus de s'arrêter à un passage à niveau

(2) Lorsqu'il aborde, sur une voie publique, un passage à niveau protégé ou non par des barrières ou des feux de signalisation, le conducteur d'un autobus scolaire au sens de l'article 175, sauf indication contraire d'un signaleur, fait ce qui suit :

a) il arrête l'autobus à 5 mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée;
b) il regarde dans les deux sens de la voie;
c) il ouvre une porte de l'autobus et écoute pour vérifier si un train approche;
d) lorsqu'il peut le faire en toute sécurité, il franchit la voie avec l'autobus embrayé de façon à n'avoir pas besoin de changer de vitesse pendant qu'il traverse la voie;
e) il ne change pas de vitesse pendant qu'il traverse la voie. 1997, chap. 12, art. 13.

Peine générale

214. (1) Quiconque contrevient à la présente loi ou à un règlement est coupable d'une infraction et passible, sur déclaration de culpabilité, d'une amende d'au moins 60 $ et d'au plus 500 $ s'il n'est pas prévu dans la présente loi une autre amende pour cette infraction.

Peine pour d'autres infractions commises dans une zone de sécurité communautaire

(8) Quiconque commet une infraction en contravention à l'un quelconque des articles 132 à 164, inclusivement (à l'exclusion des paragraphes 140 (4) et (6) et des paragraphes 144 (22) à (29), inclusivement), à l'article 166, 167, 168 ou 169, au paragraphe 176 (3) ou à l'article 182 dans une zone de sécurité communautaire dont la désignation est en vigueur est passible, sur déclaration de culpabilité, plutôt que de la peine applicable par ailleurs, d'une amende égale à pas moins du double de l'amende minimale applicable par ailleurs et d'au plus de l'amende maximale applicable par ailleurs.

Québec

Code de la sécurité routière, L.R.Q. 2000, c. C-24.2.

Passage à niveau Omission de se conformer à un arrêt obligatoire à un passage à niveau – 3 points d'inaptitude Omission d'arrêter à un passage à niveau dans la conduite d'un autobus, d'un minibus ou d'un véhicule routier agencé pour le transport de matières dangereuses OU remise en marche prohibée d'un tel véhicule – 9 points d'inaptitude

Endroits prohibés

386. Sauf en cas de nécessité ou lorsqu'une autre disposition du présent code le permet, nul ne peut immobiliser un véhicule routier aux endroits suivants :

(4) dans une intersection, sur un passage pour piétons clairement identifié et sur un passage à niveau ni à moins de 5 mètres de ceux-ci;

1986, c. 91, a. 386; 1987, c. 94, a. 57; 1990, c. 83, a. 150; 1993, c. 42, a. 7.

Passage à niveau

411. À un passage à niveau, le conducteur d'un véhicule routier ou d'une bicyclette doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres de la voie ferrée lorsqu'une signalisation, une barrière abaissée ou un employé de chemin de fer signale l'approche d'un véhicule

sur rails ou qu'il peut apercevoir ou entendre un tel véhicule qui approche du passage à niveau.

1986, c. 91, a. 411.

Restriction

412. Le conducteur d'un véhicule routier ne peut s'engager sur un passage à niveau lorsqu'il n'existe pas devant son véhicule un espace suffisant lui permettant de traverser entièrement, même si des feux de circulation l'y autorisent.

1986, c. 91, a. 412.

Arrêt obligatoire

413. Le conducteur d'un autobus, d'un minibus ou d'un véhicule routier transportant certaines catégories de matières dangereuses déterminées par règlement doit, à tout moment, immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres d'un passage à niveau. Il ne peut poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.

Exception

Il est toutefois dispensé de ces obligations aux passages à niveau où une signalisation l'indique.

1986, c. 91, a. 413.

Dispense dans certains cas

414. Le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*, désigner certains passages à niveau où le conducteur d'un véhicule routier visé à l'article 413 est dispensé des obligations qui lui sont imposées par cet article.

1986, c. 91, a. 414.

Infraction et peine

506. Quiconque contrevient à l'article 324, au deuxième alinéa de l'article 325, à l'un des articles 336, 339, 351 à 358, 366, 372 à 376, 381 à 385, à l'un des paragraphes 1° à 7°, 8° et 9° de l'article 386, à l'article 387, au troisième alinéa de l'article 407, à l'un des articles 412, 417, 426 à 436, 439, 440, 442, 480 à 482, 493 et 499 et toute personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'article 477 commet une infraction et est passible d'une amende de 30 $ à 60 $.

509. Quiconque contrevient à l'un des articles 320, 322, 326, 331, 335, 365, au paragraphe 7.1° de l'article 386, à l'un des articles 388 ou 391, au premier alinéa de l'article 407, à l'un des articles 415, 416, 417.1, 418, 421.1, 473.1, 483 ou 502 et toute

autre personne autre que le conducteur d'une bicyclette qui contrevient à l'un des articles 349, 350, 359, 360, 362 à 364, 367 à 371, 404, 405, 408 à 411, 421, 478 ou 479 commet une infraction et est passible d'une amende de 100 $ à 200 $.

Passage à niveau

519.13. Le conducteur d'un véhicule lourd, sauf s'il est exempté par règlement ou s'il en est dispensé par une signalisation, doit immobiliser son véhicule à au moins 5 mètres d'un passage à niveau et ne poursuivre sa route qu'après s'être assuré qu'il peut franchir ce passage sans danger.

Dispense

Le ministre des Transports peut, par arrêté publié à la *Gazette officielle du Québec*, désigner certains passages à niveau où le conducteur d'un véhicule lourd est dispensé de l'immobiliser.

1987, c. 94, a. 70; 1990, c. 83, a. 200; 1998, c. 40, a. 119.

Règlement du gouvernement

621. Le gouvernement peut, par règlement :

(42.1) exempter certains véhicules lourds de l'obligation de s'immobiliser à un passage à niveau;

Nouveau-Brunswick

Loi sur les véhicules à moteur, L.R.N.-B. 1986, c. M-17

182(1) Une personne conduisant un véhicule qui approche d'un passage à niveau de voie ferrée doit arrêter le véhicule à quinze mètres au plus et cinq mètres au moins du rail le plus proche de cette voie ferrée,

a) lorsqu'un dispositif de signalisation électrique ou mécanique nettement visible, conçu pour avertir de l'approche d'un convoi ferroviaire, émet un signal d'avertissement,

b) lorsqu'une barrière est baissée ou qu'un signaleur fait ou continue de faire signe de l'approche d'un convoi ferroviaire,

c) lorsqu'un convoi ferroviaire qui approche d'un passage à niveau et se trouve environ à cinq cents mètres de celui-ci émet un signal audible à cette distance et que ce convoi ferroviaire, en raison de sa vitesse ou de sa proximité, constitue un danger imminent, ou

d) lorsqu'un convoi ferroviaire qui approche est nettement visible d'un passage à niveau et se trouve dangereusement près de celui-ci,

et cette personne ne doit ensuite traverser la ou les voies ferrées que lorsque le danger imminent résultant de la circulation sur la voie ferrée a cessé d'exister.

182(2) Nul ne doit conduire un véhicule quelconque à travers ou sous une barrière de passage à niveau, ni en la contournant, pendant que cette barrière est fermée ou est en train de s'ouvrir ou de se fermer. 1955, c. 13, art. 165; 1961-62, c. 62, art. 61; 1977, c. M-11.1, art. 17 (q) (r).

183(1) Les entités suivantes peuvent faire placer des panneaux d'arrêt à des passages à niveau de voie ferrée :

a) des collectivités locales, dans les limites de leur compétence;

b) la Société de voirie du Nouveau-Brunswick, à l'égard des passages à niveau de voie ferrée sur les routes sous son administration et son contrôle; et

c) le Ministre, à l'égard des passages à niveau de voie ferrée sur toutes autres routes, y compris, sans limiter la portée générale de ce qui précède, les passages sous l'administration et le contrôle d'un gérant de projet.

183(2) Nul signal d'arrêt de ce genre ne doit être placé par une collectivité locale sans l'approbation du lieutenant-gouverneur en conseil.

183(3) Le conducteur d'un véhicule qui approche d'un passage à niveau de voie ferrée où un signal d'arrêt a été placé doit arrêter le véhicule à quinze mètres au plus et cinq mètres au moins du rail le plus proche de la voie ferrée et ne doit repartir que lorsqu'il peut le faire sans danger. 1955, c. 13, art. 166; 1961-62, c. 62, art. 62; 1977, c. M-11.1, art. 17; 1978, c. D-11.2, art. 26; 1994, c. 31, art. 14; 1995, c. N-5.11, art. 44; 1997, c. 62, art. 10.

184(1) Le conducteur d'un véhicule à moteur transportant des passagers payants, celui d'un autobus ou celui de tout véhicule transportant des substances explosives ou des liquides inflammables comme chargement ou partie d'un chargement, avant de traverser des voies à un passage à niveau de voie ferrée, doit arrêter son véhicule à quinze mètres au plus et cinq mètres au moins du rail le plus proche de cette voie ferrée et, pendant qu'il est ainsi arrêté, doit écouter et regarder, dans les deux sens le long de ces voies, s'il y a un convoi ferroviaire qui approche et s'il y a des signaux indiquant l'approche d'un tel convoi, et il ne doit repartir que lorsqu'il peut le faire sans danger.

184(2) Après s'être arrêté comme l'exige le paragraphe (1), et en repartant lorsqu'il n'y a plus de danger, le conducteur d'un véhicule de ce genre doit traverser avec ce véhicule embrayé de façon à n'avoir pas besoin de changer de vitesse en traversant le passage à niveau et il ne doit pas changer de vitesse pendant qu'il traverse la ou les voies.

184(3) Il n'est pas nécessaire de s'arrêter à un tel passage à niveau lorsqu'un agent de la police ou un signal de régulation de la circulation indique aux véhicules de circuler. 1955, c. 13, art. 167; 1977, c. M-11.1, art. 17 (t); 1983, c. 52, art. 13.

185(1) Nul ne doit, sans d'abord se conformer au présent article, conduire ou déplacer, sur ou à travers les voies ferrées d'un passage à niveau, un tracteur à chenilles, une pelle mécanique à vapeur, une grue, un rouleau compresseur ou tout matériel ou appareil ayant une vitesse normale de vingt kilomètres à l'heure ou moins ou ayant, entre le sol et le bas de la carrosserie ou du chargement, une hauteur libre de moins de quatre centimètres par mètre de distance entre deux essieux adjacents ou, en tout cas, de moins de vingt centimètres, mesurés au-dessus du niveau de la surface d'une chaussée.

185(2) Avis de l'intention d'effectuer une telle traversée doit être donné à l'agent de chemin de fer de cette voie ferrée et un délai raisonnable doit être laissé à cette voie ferrée pour assurer une protection adéquate pour cette traversée.

185(3) Avant d'effectuer une telle traversée, la personne qui conduit ou déplace un véhicule ou matériel de ce genre doit d'abord l'arrêter à cinq mètres au moins et quinze mètres au plus du rail le plus proche de cette voie ferrée et, pendant cet arrêt, doit écouter et regarder, dans les deux sens le long de la voie, s'il y a un convoi ferroviaire qui s'approche ou s'il y a des signaux indiquant l'approche d'un tel convoi, et il ne doit repartir que lorsqu'il peut traverser sans danger.

185(4) Une telle traversée ne doit pas être effectuée lorsque l'approche d'un convoi ferroviaire ou d'un wagon est signalée par un signal automatique par des barrières de passage à niveau, par un signaleur ou autrement; lorsqu'il y a un signaleur en service, la circulation sur le passage à niveau doit se faire sous sa direction. 1955, c. 13, art. 168; 1977, c. M-11.1, art. 17 (u).

Nouvelle-Écosse

Motor Vehicle Act, R.S.N.S. 1989, c. 293

[TRADUCTION]

Modifié par le c. 36 de 1990; les c. 30 et 31 de 1993; les c. 25 et 24 de 1994; l'art. 65 du c. 6 de 1994 et 1995; le c. 12 de 1994 et 1995; les c. 20, 22, 23 de 1995 et 1996; les c. 34 et 35 de 1996; le c. 5 de 1997.

Omission d'arrêter à un passage à niveau

132 (1) Lorsqu'une personne conduit un véhicule qui approche d'un passage à niveau et qu'un dispositif de signalisation nettement visible ou activé indique l'approche imminente d'une locomotive, d'un train ou d'un véhicule d'entretien de la voie, omettre d'arrêter le véhicule avant de traverser le passage à niveau constitue une infraction.

Condition pour traverser un passage à niveau

(2) Le conducteur d'un véhicule routier ne peut s'engager sur un passage à niveau lorsqu'il n'existe pas d'espace suffisant de l'autre côté de la voie pour lui permettre de traverser entièrement sans faire obstacle au passage des trains. R.S., c. 293, art. 132.

Interdiction de s'arrêter ou de se garer

143 Il est interdit aux conducteurs de véhicules de s'arrêter, de s'immobiliser ou de se garer, que le véhicule soit surveillé ou non, sauf s'il est nécessaire d'éviter un accident de la route ou s'il faut respecter les indications d'un agent de la paix ou d'un signal de régulation de la circulation, aux endroits ci-après :

(m) dans les 15 mètres du rail le plus proche de la voie ferrée;

Infraction et amende d'au moins 15 $

292 Quiconque contrevient aux dispositions de l'un des articles 18, 24, 28, 30, 34, 58 ou 61, du paragraphe (3) de l'article 71, du paragraphe (2) de l'article 78, de l'un des articles 95, 99, 126, 138, 139, 140, 143, 144, 146, 148, 149, 151, 155 ou 156, du paragraphe (1) de l'article 158, ou de l'un des articles 159, 160, 166, 177, 179, 183, 187 ou 202 est coupable d'une infraction et est passible, pour la première infraction, d'une amende d'au moins quinze dollars, et en cas de défaut de paiement, d'une peine d'emprisonnement d'au moins sept jours; pour la deuxième infraction, d'une amende d'au moins vingt-cinq dollars, et en cas de défaut de paiement, d'une peine d'emprisonnement d'au moins sept jours; pour la troisième infraction ou les infractions suivantes, d'une amende d'au moins cinquante dollars et, en cas de défaut de paiement, d'une peine d'emprisonnement d'au moins sept jours. R.S., ch. 293, art. 292.

Infraction et amende d'au moins 25 $

293 (1) Quiconque contrevient aux dispositions de l'un des articles 38, 40, 65, 69, 70, 70A, 70B, 76 ou 82, du paragraphe (2) de l'article 83, de l'un des articles 93, 108, 113, 118, 119, 120, 122, 123, 124, 131, 132, 133, 134, du paragraphe (1) de l'article 136, des articles 161, 162, 165, 169, 170, 174, 178, 181, 184, 185, 186, 189, 198, 201 ou 301 est coupable d'une infraction et est passible, pour la première infraction, d'une amende d'au moins vingt-cinq dollars, et en cas de défaut de paiement, d'une peine d'emprisonnement d'au moins sept jours; pour la deuxième infraction, d'une amende d'au moins cinquante dollars, et en cas de défaut de paiement, d'une peine d'emprisonnement d'au moins quatorze jours; pour la troisième infraction ou les infractions suivantes, d'une amende d'au moins cent dollars et, en cas de défaut de paiement, d'une peine d'emprisonnement d'au moins trente jours.

Canada

Loi sur la sécurité ferroviaire, L.R.C. 1985, ch. 32 (4e suppl.)

EXPLOITATION ET ENTRETIEN DES INSTALLATIONS ET DU MATÉRIEL FERROVIAIRES

Règlements

18. (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement :

a) régir toute question – notamment en matière de comportement – concernant l'exploitation ou l'entretien des lignes de chemin de fer, ou la conception, la construction, la modification, l'exploitation ou l'entretien de matériel ferroviaire;

b) prévoir la classification de certains postes, au sein d'une compagnie de chemin de fer, comme essentiels pour la sécurité ferroviaire;

c) en ce qui concerne la sécurité ferroviaire, régir la formation, préalable ou non, des titulaires de ces postes, l'alternance de leurs périodes de travail et de repos et les normes de santé – notamment d'acuité auditive et visuelle – minimales à remplir, ainsi que la consommation d'alcool et de drogues par eux, ou interdire celle-ci et prévoir l'établissement d'un programme d'aide à leur intention et de normes applicables à cet égard;

d) prévoir l'établissement d'un régime d'attribution des licences à détenir par ces titulaires et fixer les droits correspondants à verser par eux.

Autres pouvoirs réglementaires

(2) Le gouverneur en conseil peut prendre des règlements sur toute question concernant les ouvrages de franchissement, notamment pour exiger d'une compagnie de chemin de fer, de l'autorité responsable du service de voirie ou de la personne qui est titulaire de droits sur un franchissement routier un examen de la sécurité de celui-ci après un accident du type qu'il spécifie.

Pouvoir réglementaire concernant la sûreté

(2.1) Le gouverneur en conseil peut en outre prendre des règlements pour régir toute question concernant la sûreté du transport ferroviaire.

Incompatibilité

(3) Les dispositions des règlements pris par le gouverneur en conseil sous le régime des paragraphes (1) ou (2.1) annulent les dispositions incompatibles des règles approuvées par le ministre aux termes des articles 19 ou 20 relativement à une compagnie particulière de chemin de fer.

L.C., 1985, ch. 32 (4e suppl.), art. 18; 1999, ch. 9, art. 12

Règles

Arrêté ministériel

19. (1) Le ministre peut, par arrêté, enjoindre à une compagnie de chemin de fer soit d'établir des règles concernant l'un des domaines visés aux paragraphes 18(1) ou (2.1), soit de modifier de telles règles et d'en déposer auprès de lui, pour approbation, le texte original ou modifié, le tout dans un délai déterminé.

Consultations

(2) La compagnie de chemin de fer ne peut procéder au dépôt qu'après avoir donné aux organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre des règles la possibilité, pendant soixante jours, de lui faire part de leurs observations.

Avis d'opposition

(3) En cas d'opposition par une organisation intéressée, pour des motifs de sécurité, à la mise en œuvre des règles, la compagnie joint, le cas échéant, au texte qu'elle dépose un avis au ministre donnant le nom de l'organisation et une copie de l'avis d'opposition.

Décision de ministre

(4) Le ministre doit, aussitôt que possible après le dépôt du texte mais, en tout état de cause, avant l'expiration du délai d'examen, décider si les règles dont le texte a été déposé sous le régime du paragraphe (1) contribuent ou non à la sécurité de l'exploitation ferroviaire de la compagnie, après avoir tenu compte des usages en la matière, de l'opinion de la compagnie et de toute organisation visée au paragraphe (3) et de tout point qu'il juge utile, et notifier à ces dernières, dans le cas d'une décision positive, son approbation en précisant, le cas échéant, les conditions, ou, dans le cas contraire, son refus et ses motifs.

Demande de modification

(4.1) La compagnie peut, à la lumière de nouveaux renseignements touchant la sécurité ferroviaire, demander au ministre de modifier les conditions de l'approbation; elle fait parvenir une copie des modifications proposées aux organisations intéressées.

Modifications

(4.2) Le ministre peut modifier les conditions de l'approbation; il fait parvenir, le cas échéant, une copie des modifications aux organisations intéressées.

Experts

(5) Le ministre peut, pour former sa décision, retenir les services d'associations spécialisées ou d'experts en matière de sécurité ferroviaire.

Entrée en vigueur

(5.1) Les règles approuvées par le ministre entrent en vigueur au plus tôt à la date d'abrogation du règlement qu'elles remplacent, le cas échéant, ou à la date fixée par arrêté du ministre.

Nouvelles règles

(6) Lorsque le ministre notifie à une compagnie de chemin de fer son refus d'approuver les règles établies par celle-ci sans préciser son intention d'en établir lui-même sous le régime du paragraphe (7), la compagnie peut établir de nouvelles règles et en déposer le texte auprès du ministre comme si l'obligation et le délai correspondant prévus au paragraphe (1) avaient été stipulés à la date de réception de l'avis de refus. Les dispositions du présent article s'appliquent aux nouvelles règles, compte tenu des adaptations de circonstance.

Règles établies par le ministre

(7) Le ministre peut, par arrêté, établir des règles à l'égard de toute compagnie qui omet de procéder au dépôt prévu au paragraphe (1), ou a été avisée du refus d'approbation des règles dont elle a déposé le texte.

Consultations

(8) Le ministre ne peut établir de règles, sous le régime du présent article, à l'égard d'une compagnie qu'après avoir donné à celle-ci et aux organisations intéressées la possibilité, pendant soixante jours, de lui faire part de leurs observations et après avoir tenu compte des oppositions formulées à cette occasion pour des motifs de sécurité.

Effet des règles ministérielles

(9) Les règles établies par le ministre à l'égard d'une compagnie s'appliquent comme si elles l'avaient été par cette compagnie et approuvées par lui.

Délai d'examen

(10) Pour l'application du présent article, le délai d'examen est de soixante jours suivant le dépôt des règles; il peut toutefois faire l'objet d'une prorogation, avant expiration, que le ministre spécifie et notifie à la compagnie au motif qu'il lui est impossible de procéder à l'examen dans le délai normal, notamment en raison de la complexité de ces règles ou du nombre de règles déposées auprès de lui.

Exclusion du délai d'examen

(11) Est exclue du délai d'examen la période comprise entre le renvoi pour enquête visé à l'article 40 et la remise au ministre du rapport d'enquête.

L.C., 1985, ch. 32 (4e suppl.), art. 19; 1999, ch. 9, art. 13.

Initiative de la compagnie

20. (1) La compagnie de chemin de fer qui se propose d'établir des règles concernant l'un des domaines visés aux paragraphes 18(1) ou (2.1) ou de modifier de telles règles en dépose, pour approbation, le texte auprès du ministre.

Consultations

(2) La compagnie de chemin de fer ne peut procéder au dépôt qu'après avoir donné aux organisations intéressées susceptibles d'être touchées par la mise en œuvre des règles la possibilité, pendant soixante jours, de lui faire part de leurs observations.

Dossier de l'énoncé

(3) La compagnie joint au texte qu'elle dépose un avis donnant l'exposé de ses motifs ainsi que le nom des éventuels opposants et une copie de l'avis d'opposition.

Application de certaines dispositions

(4) Les paragraphes 19(4) à (5.1), (10) et (11) s'appliquent aux règles déposées dans le cadre du paragraphe (1) comme si elles l'avaient été conformément à l'arrêté visé au paragraphe 19(1).

L.C., 1985, ch. 32 (4e suppl.), art. 20; 1999, ch. 9, art. 14.

Dispositions diverses concernant les règles et les règlements

Uniformité

21. Dans l'établissement ou l'approbation de règles à l'égard d'une compagnie de chemin de fer au titre de la présente partie, le ministre veille, compte tenu des circonstances, à leur uniformité avec les règles à objet comparable applicables aux autres compagnies de chemin de fer.

Exemption par le gouverneur du conseil

22. (1) Le gouverneur en conseil peut, par décret, aux conditions qui y sont fixées, soustraire une compagnie de chemin de fer ou des installations ou du matériel ferroviaires à l'application d'une disposition soit des règlements pris sous le régime des paragraphes

18(1) ou (2.1), soit des règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20. Il peut, de la même manière, soustraire une personne à l'application d'une disposition des règlements pris sous le régime du paragraphe 18(2).

Exemption par le ministre

(2) Le ministre peut, aux conditions fixées dans l'avis à cet effet, soustraire une compagnie de chemin de fer ou des installations ou du matériel ferroviaires à l'application d'une disposition soit des règlements pris sous le régime des paragraphes 18(1) ou (2.1), soit des règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ferroviaire ne risque pas d'être compromise. Il peut, de la même manière et sous réserve de la même appréciation, soustraire une personne à l'application d'une disposition des règlements pris sous le régime du paragraphe 18(2).

Notification

(3) L'avis prévu au paragraphe (2) est transmis à la compagnie ou à la personne exemptée et prend effet à sa réception par celle-ci.

Demande de la compagnie

(4) La compagnie de chemin de fer peut demander au ministre d'être soustraite à l'application d'une disposition soit des règlements pris sous le régime des paragraphes 18(1), (2) ou (2.1), soit des règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20.

Consultations

(5) La compagnie de chemin de fer ne peut faire la demande visée au paragraphe (4) qu'après avoir donné aux organisations intéressées susceptibles d'être touchées par l'exemption soixante jours pour lui faire part de leurs observations. Elle peut toutefois la faire avant l'expiration de ce délai si elle a reçu les observations de toutes ces organisations.

Copie des observations

(6) La compagnie fait parvenir au ministre, en même temps que la demande, une copie des observations qu'elle a reçues.

Délai de 60 jours pour agréer la demande

(7) Le ministre peut, dans les soixante jours suivant la réception de la demande, agréer celle-ci s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ferroviaire ne risque pas d'être compromise. Il peut en outre prolonger le délai d'au plus soixante jours.

L.C., 1985, ch. 32 (4e suppl.), art. 22; 1999, ch. 9, art. 15.

Exemption provisoire

22.1 (1) Est soustraite à l'application d'une disposition soit des normes établies sous le régime de l'article 7, soit des règlements pris sous le régime des paragraphes 18(1) ou (2) ou 24(1), soit des règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20, pour la durée qu'elle juge nécessaire, la compagnie de chemin de fer qui se propose de faire des essais en matière de transport ferroviaire ou qui a besoin sans tarder d'une exemption de courte durée et qui, ayant donné un avis de vingt et un jours au ministre et aux organisations intéressées susceptibles d'être touchées, remplit l'une des conditions suivantes :

a) elle reçoit de ces dernières et du ministre, avant l'expiration du délai, une réponse indiquant qu'ils entendent ne pas s'opposer à l'exemption;

b) aucune opposition ne subsiste au titre du paragraphe (3).

Opposition d'une organisation intéressée

(2) L'organisation intéressée avisée peut, pour des motifs de sécurité, s'opposer à l'exemption; elle fait parvenir son avis d'opposition à la compagnie et au ministre dans les quatorze jours suivant la notification de l'avis de la compagnie.

Délais impartis au ministre

(3) Le ministre peut, dans les sept jours suivant la réception de l'avis visé au paragraphe (2), maintenir l'opposition de l'organisation intéressée ou, dans les vingt et un jours après réception de l'avis, s'opposer de son propre chef à l'exemption s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire ou que la sécurité ferroviaire risque d'être compromise.

1999, ch. 9, art. 16.

Interdiction de déroger aux règlements et règles sans exemption

Exploitation et entretien des installations

23. (1) Il est interdit à la compagnie de chemin de fer qui ne bénéficie pas de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1 d'exploiter ou d'entretenir des installations ou du matériel ferroviaires en contravention avec les règlements pris sous le régime de l'article 18 ou avec les règles établies sous le régime des articles 19 ou 20 qui lui sont applicables.

Entretien d'ouvrage de franchissement

(2) Il est interdit au responsable de l'entretien d'un ouvrage de franchissement qui ne bénéficie pas de l'exemption prévue aux articles 22 ou 22.1 d'entretenir celui-ci en contravention avec les règlements pris à ce sujet sous le régime de l'article 18.

L.C., 1985, ch. 32 (4e suppl.), art. 23; 1999, ch. 9, art. 17.

Avertissement audible

Sifflet

23.1 (1) Il est interdit d'utiliser le sifflet d'un train sur toute partie du territoire d'une municipalité lorsque les conditions suivantes sont réunies :

a) le territoire est conforme aux règlements pris pour l'application du présent article;

b) l'administration municipale a, par résolution, manifesté son accord concernant l'interdiction du sifflet après avoir consulté la compagnie de chemin de fer qui exploite la voie ferrée, notifié les organisations intéressées et fait publier un avis à cet effet.

Décision du ministre

(2) Le ministre peut statuer sur la conformité de la partie du territoire avec les règlements, et sa décision est définitive.

Exceptions

(3) Malgré le paragraphe (1), l'opérateur du train peut utiliser le sifflet dans une situation d'urgence, lorsque les règles en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20 l'exigent ou lorsque l'inspecteur de la sécurité ferroviaire l'exige en application de l'article 31.

1999, ch. 9, art. 18.

PARTIE III

ACTIVITÉS AUTRES QUE FERROVIAIRES POUVANT COMPROMETTRE LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Règlements : activités sur les terrains contigus

24. (1) Le gouverneur en conseil peut, par règlement, régir :

a) la construction, la modification et l'entretien de bâtiments et ouvrages autres que des installations ferroviaires – construits au-dessus ou au-dessous d'une voie ferrée ou sur un terrain contigu à celle-ci – , ou en interdire la construction ou la modification, dans la mesure strictement nécessaire pour éviter qu'ils ne compromettent la sécurité ferroviaire;

b) l'ouverture de mines ou la construction d'installations non ferroviaires sur un tel terrain ou au-dessous de celui-ci, leur modification ou leur exploitation en un tel lieu, ou l'interdire, dans la même mesure;

c) la construction, la modification ou l'entretien de réseaux de drainage sur un tel terrain, dans la mesure où ils risqueraient de compromettre la sécurité ferroviaire, ou en interdire la construction ou la modification, dans la même mesure;

d) la présence ou l'entreposage de certaines matières sur un tel terrain, ou l'interdire;

e) l'enlèvement de toute chose, notamment les arbres et broussailles, risquant de compromettre la sécurité ferroviaire du fait qu'elle réduise la visibilité, et l'enlèvement de plantes nuisibles sur la voie ferrée ou aux abords de celle-ci, ainsi que l'emploi de solutions de rechange aux agents chimiques pour ces opérations;

f) l'interdiction ou la limitation, notamment par l'installation de clôtures de signaux, de l'accès à l'emplacement de la voie de personnes -- à l'exception des préposés et agents de la compagnie de chemin de fer concernée --, de véhicules et d'animaux, afin d'éviter que ne soit compromise la sécurité ferroviaire;

(f.1) la construction, la modification et l'entretien des routes en vue de préserver la sécurité ferroviaire;

(f.2) le contrôle de la circulation des véhicules et des piétons aux abords des franchissements routiers en vue de préserver la sécurité ferroviaire;

g) toute autre activité, sur un terrain contigu à une voie ferrée, qui risque de compromettre la sécurité ferroviaire, ou interdire cette activité.

Pouvoir du ministre

(1.1) Le ministre peut, s'il estime qu'il est dans l'intérêt public de le faire et que la sécurité ferroviaire ne risque pas d'être compromise, soustraire, aux conditions qu'il juge utiles, toute compagnie de chemin de fer ou toute personne à l'application d'un règlement pris sous le régime du paragraphe (1).

Dommages-intérêts

(2) La compagnie exploitant la voie ferrée contiguë à un terrain paie au propriétaire, au locataire ou à l'occupant de celui-ci ou des bâtiments ou autres ouvrages qui y sont situés, ou au propriétaire des mines ou autres installations qui y sont exploitées, les dommages-intérêts entraînés par l'application des règlements pris sous le régime du présent article, convenus entre elle et le propriétaire, le locataire ou l'occupant ou, à défaut d'entente, fixés aux termes de l'article 26.

L.C., 1985, c. 32 (4^{e} suppl.), art. 24; 1994, ch. 15, art. 1(F); 1999, ch. 9, art. 19.

Infractions

Contravention à la loi

41. (1) Quiconque contrevient à la présente loi commet une infraction et encourt, sur déclaration de culpabilité :

a) par mise en accusation, soit une amende maximale de dix mille dollars et un emprisonnement maximal d'un an, ou l'une de ces peines, dans le cas d'une personne physique, soit une amende maximale de deux cent mille dollars, s'il s'agit d'une personne morale;

b) par procédure sommaire, soit une amende maximale de cinq mille dollars et un emprisonnement maximal de six mois ou l'une de ces peines, dans le cas d'une personne physique, soit une amende maximale de cent mille dollars, s'il s'agit d'une personne morale.

Contravention aux règlements, aux injonctions ministérielles, etc.

(2) Commet une infraction quiconque contrevient :

a) à un règlement pris en vertu du paragraphe 7(1) ou des articles 7.1, 18, 24, 37, 47 ou 47.1;

b) à l'ordre de l'inspecteur de la sécurité ferroviaire ou du ministre, ou à l'arrêté du ministre, donnés ou pris en vertu des paragraphes 7(2) ou 19(1) ou des articles 31 ou 32;

c) à la demande de l'Office faite en vertu des paragraphes 16(3) ou 26(3);

d) à une règle en vigueur sous le régime des articles 19 ou 20;

e) à une injonction ministérielle prise en vertu de l'article 33;

f) à l'obligation de mettre en œuvre la mesure de sûreté du transport ferroviaire imposée au titre du paragraphe 39.1(2).

Sanctions

(2.1) Quiconque commet l'infraction prévue au paragraphe (2) encourt, sur déclaration de culpabilité par procédure sommaire, soit une amende maximale de 5 000 $ et un emprisonnement maximal de six mois, ou l'une de ces peines, s'il s'agit d'une personne physique, soit une amende maximale de 100 000 $, s'il s'agit d'une personne morale.

Infractions continues

(3) Il est compté une infraction distincte pour chacun des jours au cours desquels se commet ou se continue toute contravention visée aux paragraphes (1) ou (2).

Règlement sur les contraventions
***Règlement sur les contraventions*, DORS/96 – 313.**

C.P. 1996-915 20 juin 1996

ANNEXE I.01 (articles 1 à 3)

PARTIE I

RÈGLEMENT D'EXPLOITATION DE LA SOCIÉTÉ CANADIENNE DES PORTS

Article	Disposition du *Règlement d'exploitation de la Société canadienne des ports*	Description abrégée	Amende ($)
22.	42(b)	Conduire un véhicule par-dessus les voies ferrées	50
23.	42(c)	Conduire un véhicule par-dessus les voies ferrées	50

DORS/97-469, art. 2; DORS/2000-381, art. 1.

ANNEXE X

(articles 1 à 3)

LOI SUR LA SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Article	Disposition de la *Loi sur la sécurité ferroviaire*	Description abrégée	Amende ($)
1.	26.1	Pénétrer sur l'emprise d'une ligne de chemin de fer	100

DORS/98-253, art. 1.

ANNEXE B

FORMULES DE CALCULS DES LIMITES AUX FINS DE L'ÉVALUATION DU RENDEMENT DES TRANSPORTEURS EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ

L'EXEMPLE DE L'ONTARIO ET DE SON SYSTÈME D'IMMATRICULATION D'UTILISATEUR DE VÉHICULE UTILITAIRE (IUVU)

LIMITE D'ACCIDENTS

Pour chaque transporteur, on calcule une limite d'accidents qui dépend du nombre ajusté de véhicules du parc. Ainsi, les transporteurs dont le parc comprend le même nombre de véhicules auront la même limite d'accidents. À partir de l'analyse du nombre relatif d'accidents d'un vaste échantillon de transporteurs, on a établi une courbe qui détermine la limite à partir de laquelle on considère que les transporteurs ont un nombre relatif d'accidents (taux d'accidents) inacceptable par rapport aux autres transporteurs dont le parc comprend un nombre similaire de véhicules.

La formule de calcul de la limite d'accidents est la suivante :

	Parc comprenant de 1 à 25 véhicules	**Parc comprenant plus de 26 véhicules**
Limite d'accidents	$T_a = 0{,}2226\ f^{-0{,}5000}$	$T_a = 0{,}0436$

Avec : T_a = points d'accidents / véhicule / mois
f = nombre ajusté de véhicules du parc

Pour faciliter le calcul, on a calculé les valeurs de la limite d'accidents et on les a compilées dans un tableau facile à consulter que l'on trouve dans le *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario, 2000* publié par le ministère des Transports de l'Ontario.

LIMITE DE DÉCLARATIONS DE CULPABILITÉ

Pour chaque transporteur, on calcule une limite de déclarations de culpabilité qui dépend du nombre ajusté de véhicules du parc. Ainsi, les transporteurs dont le parc comprend le même nombre de véhicules auront la même limite de déclarations de culpabilité. À partir de l'analyse du nombre de déclarations de culpabilité d'un vaste échantillon de transporteurs, on a établi une courbe qui détermine la limite à partir de laquelle on considère que les transporteurs ont un nombre relatif de déclarations de culpabilité (taux de déclarations de culpabilité) inacceptable par rapport aux autres transporteurs dont le parc comprend un nombre similaire de véhicules.

La formule de calcul de la limite de déclarations de culpabilité est la suivante :

	Parc comprenant de 1 à 25 véhicules	**Parc comprenant plus de 26 véhicules**
Limite de déclarations de culpabilité	$T_c = 1{,}0452\ f^{-0{,}5663}$	$T_c = 0{,}1652$

Avec : T_c = points de déclarations de culpabilité / véhicule / mois
f = nombre ajusté de véhicules du parc

Pour faciliter le calcul, on a calculé les valeurs de la limite de déclarations de culpabilité et on les a compilées dans un tableau que l'on trouve dans le *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario, 2000* publié par le ministère des Transports de l'Ontario.

LIMITE D'INSPECTION

Pour chaque transporteur, on calcule une limite d'inspection à partir de la fréquence des inspections. Ainsi, les transporteurs dont le même nombre d'unités de véhicule auront été inspectées auront la même limite d'inspection. À partir de l'analyse du nombre de contraventions constatées aux cours d'inspections d'un vaste échantillon de transporteurs, on a établi une courbe qui détermine la limite à partir de laquelle on considère que les transporteurs ont un nombre relatif (taux) inacceptable de «mises hors service» lors d'inspections, selon les critères de la CVSA, par rapport aux autres transporteurs dont un nombre similaire d'unités de véhicule ont été inspectées.

La formule de calcul de la limite d'inspection est la suivante (pour tous les transporteurs, peu importe leur parc) :

Limite d'inspection $T_i = 5{,}3841\ v^{-0{,}4350}$

Avec : T_i = points d'inspections / nombre d'unités de véhicule inspectées
v = nombre d'unités de véhicule inspectées au cours de la période considérée

Calculs dans le cadre de l'immatriculation UVU

Comment calcule-t-on le nombre ajusté de véhicules du parc?

Trois étapes permettent de déterminer le nombre ajusté de véhicules du parc d'un transporteur, à partir duquel on détermine la limite d'accidents et la limite de déclarations de culpabilité de ce transporteur. Ce calcul fait intervenir le pourcentage de déplacements en Ontario et l'alternance des conducteurs (double équipe).

1. Pour calculer le nombre total de véhicules utilitaires en Ontario (ne comprend que les véhicules utilisés en Ontario) :
   La somme des éléments suivants :
   Unités motrices de véhicule détenues en propriété *plus*
   Unités motrices de véhicule louées *plus*
   Propriétaires/utilisateurs inscrits au système d'immatriculation UVU *plus*
   Nombre de ces véhicules utilitaires exploités en double équipe *est égale au*
   Nombre total de véhicules utilisés en Ontario.

   Exemple :

   Guy possède 10 tracteurs routiers et loue 5 camions. Il emploie aussi 5 propriétaires/utilisateurs. Les véhicules tracteurs (10) sont conduits par des équipes et sont donc exploités en double équipe.

Le nombre total de véhicules utilitaires de Guy est de :

10 + 5 + 5 + 10 = 30 véhicules utilitaires au total.

2. Pour calculer le pourcentage de déplacements en Ontario :
   Le nombre total de kilomètres parcourus en Ontario par les véhicules utilisés en Ontario *divisé par le*
   nombre de kilomètres parcourus au total par les véhicules utilisés en Ontario
   et *multiplié par* 100 *est égal au*
   pourcentage de déplacements en Ontario.

   Exemple :

   Le parc de véhicules de Guy parcourt environ 500 000 km par année, dont 400 000 à l'intérieur de l'Ontario.

   Par conséquent, le pourcentage de déplacements de Guy est de :

   (400 000 ÷ 500 000) x 100 = 80 % de déplacements en Ontario.

3. Pour calculer le nombre ajusté de véhicules du parc :
   Le nombre total de véhicules utilitaires utilisés en Ontario *multiplié par*
   le pourcentage de déplacements en Ontario *est égal au*
   nombre ajusté de véhicules du parc (valeur arrondie).

   Exemple :

   Guy a un nombre total de véhicules utilitaires en Ontario de 30 et le pourcentage de déplacements en Ontario de ces véhicules est de 80 %.

   Par conséquent, le nombre ajusté de véhicules du parc de Guy est de :

   30 x 80 % = 24.

Comment calcule-t-on le taux de contraventions liées aux accidents et le pourcentage de la limite?

À partir des données figurant dans les rapports d'accidents des services de police, on attribue des points d'inaptitude selon le tableau de pondération des accidents.

On considère qu'un accident a une «anomalie» si le rapport d'accident indique quoi que ce soit d'autre que «normal» en ce qui a trait à l'état du véhicule (rubriques 31 et 32), aux actions du conducteur (rubriques 33 et 34) ou à l'état du conducteur (rubriques 35 et 36). Pour plus de détails, se référer au Rapport d'accident de véhicule automobile et au *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario, 2000* publié par le ministère des Transports de l'Ontario.

Exemple :

Un transporteur dont le parc a un nombre ajusté de véhicules de 2 a eu 3 accidents au cours de la dernière période de 24 mois *(remarque : cette période n'inclut pas les 30 derniers jours)* :

- 1 accident avec dommages matériels et aucune anomalie (0 point);
- 1 accident avec blessures et anomalies/accusations (8 points);
- 1 accident avec décès, mais aucune anomalie (0 point).

On calculerait le taux de contraventions liées aux accidents comme suit :

1re étape

Calculer le nombre total de points d'accidents.

0 + 8 + 0 = 8 (nombre total de points d'accidents).

2e étape

Diviser le nombre total de points d'accidents par le nombre de véhicules utilisés.

8 ÷ 2 = 4 (nombre total de points par véhicule).

3e étape

Diviser le nombre total de points par véhicule par le nombre total de mois d'utilisation.

4 ÷ 24 = 0,1667 (point par véhicule et par mois).

4e étape

À l'aide du tableau des valeurs limites contenu dans le *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario, 2000* publié par le ministère des Transports de l'Ontario, déterminer la limite d'accidents pour un transporteur dont le parc a un nombre ajusté de 2 véhicules. Pour 2 véhicules, la limite d'accidents a une valeur de 0,1574.

5e étape

Pour calculer le pourcentage de la limite, diviser le nombre de points par véhicule et par mois par la valeur de la limite d'accidents indiquée dans le tableau et multiplier le résultat par 100.

(0,1667 ÷ 0,1574) x 100 = 105,9 % (% de la limite d'accident = P_a).

Autrement dit, le taux de contraventions liées aux accidents de ce transporteur est supérieur de 5,9 % à la limite d'accidents établie pour les transporteurs dont le parc a un nombre ajusté de 2 véhicules.

Comment calcule-t-on le taux de déclarations de culpabilité et le pourcentage de la limite?

Le système d'immatriculation UVU attribue des points d'inaptitude pour les déclarations de culpabilité liées à la sécurité, selon le tableau des codes de déclarations de culpabilité.

Exemple :

Le transporteur mentionné dans l'exemple ci-dessus, dont le parc a un nombre ajusté de 2 véhicules, a eu également 4 déclarations de culpabilité au cours de la dernière période de 24 mois (*remarque : cette période n'inclut pas les 30 derniers jours*), pour les motifs suivants :

- défaut de remplir le journal quotidien (6 points);
- surcharge – plus de 2 000 kg sur essieu double (2 points);
- conduite d'un véhicule automobile – plaques non posées (0 point);
- inspection/réparation/entretien non conformes à la norme (6 points).

On calculerait le taux de déclarations de culpabilité comme suit :

1re étape

Calculer le nombre total de points de déclarations de culpabilité.

6 + 2 + 0 + 6 = 14 (nombre total de points de déclarations de culpabilité).

2e étape

Diviser le nombre total de points de déclarations de culpabilité par le nombre de véhicules utilisés.

14 ÷ 2 = 7 (nombre total de points par véhicule).

3e étape

Diviser le nombre total de points par véhicule par le nombre total de mois d'utilisation.

7 ÷ 24 = 0,2916 (nombre de points par véhicule et par mois).

4e étape

À l'aide du tableau des valeurs limites contenu dans le *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario, 2000* publié par le ministère des Transports de l'Ontario, déterminer la limite de déclarations de culpabilité pour un transporteur dont le parc a un nombre ajusté de 2 véhicules. Pour 2 véhicules, la limite de déclarations de culpabilité a une valeur de 0,7059.

5e étape

Pour calculer le pourcentage de la limite, diviser le nombre de points par véhicule et par mois par la valeur de la limite de déclarations de culpabilité indiquée dans le tableau et multiplier le résultat par 100.

(0,2916 ÷ 0,7059) x 100 = 41,3 % (% de la limite de déclarations de culpabilité = P_c).

Autrement dit, le taux de déclarations de culpabilité de ce transporteur est égal à 41,3 % de la limite de déclarations de culpabilité établie pour les transporteurs dont le parc a un nombre ajusté de 2 véhicules.

Comment calcule-t-on le taux de contraventions liées aux inspections et le pourcentage de la limite?

Le système d'immatriculation UVU attribue des points pour les défectuosités justifiant la mise hors service (défectuosités de mise hors service) du véhicule, selon les critères de la Commercial Vehicle Safety Alliance (CVSA). Le calcul de ces points se fait à partir du «nombre d'unités de véhicules» inspectées, à l'inverse du calcul des points d'accidents et de déclarations de culpabilité qui se basent sur le nombre ajusté de véhicules du parc.

On effectue deux calculs pour déterminer la limite d'inspection.

Exemple :

Le transporteur mentionné dans l'exemple ci-dessus, dont le parc a un nombre ajusté de 2 véhicules, a eu les 3 inspections décrites ci-dessous au cours de la dernière période de 24 mois. *(Remarque : cette période n'inclut pas les 30 derniers jours.)*

Tableau 1 Tableau de calcul des points de mise hors service (1 point par défectuosité)						
	Unité motrice	Remorque 1	Avant-train à sellette	Remorque 2	Nombre total de points	Nombre d'unités de véhicule inspectées
Inspection 1	1	0	0	1	2	4
Inspection 2	0	0	sans objet	sans objet	0	2
Inspection 3	3 (max. 2 points)	4 (max. 2 points)	0	2	6	4
				Total	8	10

1er calcul :

Calculer le nombre total de points d'inspection :

- Ne pas oublier : on attribue 1 point par défectuosité de mise hors service, mais avec un maximum de 2 points par unité de véhicule inspectée.
- Ne pas oublier : il faut au moins 2 inspections pour calculer le taux de contraventions liées aux inspections.

  2 + 0 + 6 = 8 (nombre total de points d'inspection, avec 1 point par défectuosité de mise hors service.)

2e calcul :

1re étape

Déterminer le nombre total d'inspections au cours desquelles on a constaté au moins une défectuosité de mise hors service. Dans l'exemple ci-dessus, 2 inspections ont révélé ce genre de défectuosités (inspections 1 et 3).

2e étape

Déterminer le nombre total d'inspections effectuées au cours de la dernière période de 24 mois. (*Remarque : cette période n'inclut pas les 30 derniers jours.*) Dans cet exemple, le transporteur a fait l'objet de 3 inspections.

3e étape

Diviser le nombre total d'inspections au cours desquelles on a constaté des défectuosités de mise hors service par le nombre total d'inspections effectuées et multiplier le résultat par 100.

(2 ÷ 3) x 100 = 66,7 % (taux HS).

4e étape

Repérer le taux standard de mises hors service à la deuxième page du *Résumé du transporteur du dossier d'immatriculation UVU* (niveau II) (soit 35,3 %).

5e étape

Compter 1 point pour chaque 10 % entiers dont le taux calculé à la 3e étape dépasse le taux standard en vigueur (4e étape).

66,7 % - 35,3 % = 31,4 % = 3 points (1 point par 10 % entiers)

6e étape

Ajouter les points calculés dans le 1er calcul à la valeur calculée à la 5e étape et diviser le résultat par le nombre d'unités de véhicules inspectées, tel qu'indiqué dans le tableau 2

8 + 3 = 11 points (à partir de 10 unités de véhicules inspectées)

11 ÷ 10 = 1,1000 points par unité de véhicule inspectée.

À partir du tableau des limites contenu dans le *Guide relatif à l'évaluation de la sécurité des transporteurs et au système d'immatriculation UVU de l'Ontario, 2000* publié par le ministère des Transports de l'Ontario, déterminer la limite d'inspection pour un transporteur dont 10 unités de véhicules ont été inspectées (1,9775).

7e étape

Pour calculer le pourcentage de la limite, diviser le nombre de points par unité de véhicule inspectée (1,1000) par la valeur de la limite d'inspection indiquée dans le tableau (1,9775) et multiplier le résultat par 100.

(1,1000 ÷ 1,9775) x 100 = 55,6 % (% de la limite d'inspection = P_i).

Autrement dit, le taux de contraventions liées aux inspections de ce transporteur est égal à 55,6 % de la limite établie pour les transporteurs dont le parc a un nombre ajusté de 10 véhicules.

Comment calcule-t-on le rendement global d'un transporteur dans le cadre du système d'immatriculation UVU?

On détermine le rendement global du transporteur en combinant ses taux de contraventions liées aux accidents, aux déclarations de culpabilité et aux inspections en leur appliquant les facteurs de pondération 2, 1 et 1, respectivement.

F2

La formule de mesure du rendement global est la suivante :

Rendement global $P_o = (2P_a + P_c + P_i) / 4$

Avec : P_o = rendement global
P_a = rendement lié aux accidents
P_c = rendement lié aux déclarations de culpabilité
P_i = rendement lié aux inspections

Lorsque le taux de contraventions global d'un transporteur est supérieur à 1 (100 %), on considère qu'il est «au-dessus de la limite» et est passible de sanctions par le registrateur des véhicules automobiles.

Ne pas oublier que dans le calcul du taux de contraventions global du transporteur, les accidents comptent deux fois plus que les déclarations de culpabilité et les inspections (rapport de 2:1:1).

1re étape

Multiplier le pourcentage de la limite d'accidents (105,9 %) par 2 et y ajouter le pourcentage de la limite de déclarations de culpabilité (41,3 %) et le pourcentage de la limite d'inspection (55,6 %).

2(105,9 %) + 41,3 % + 55,6 % = 308,7 %.

2e étape

Diviser la valeur obtenue à la 1re étape par 4.

308,7 % ÷ 4 = 77,2 % (pourcentage de la limite globale).

Cette valeur représente le taux de contraventions global du transporteur sous forme de pourcentage de sa limite globale.

Comment calcule-t-on le taux de contraventions global en tant que pourcentage de la limite globale quand le nombre ajusté de véhicules du parc d'un transporteur a changé?

Quand le nombre de véhicules du parc d'un transporteur change au cours d'une période de deux ans, le Ministère assigne un taux de contraventions pour la période correspondant à chaque nombre de véhicules du parc, puis établit un taux de contraventions moyen pour toute la période de deux ans. Le calcul du nombre moyen de véhicules du parc permet de déterminer plus précisément le taux de contraventions global d'un transporteur en tant que pourcentage de sa limite globale.